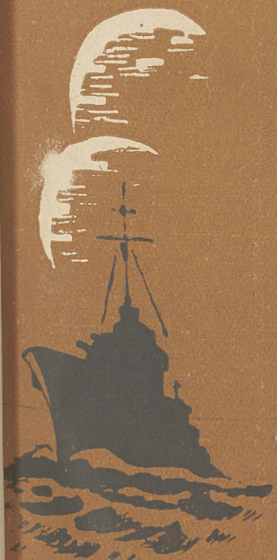
MARYNARZ POLSKI





OWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

Rok I 16 — 31 paźdz iernika 1946 r. Nr 8

CENA 15 ZŁ



2 tygodnie NA WYBRZEŻU

Wśród społeczeństwa całego Wybrzeża, a w szeregach b. obrońców Westerplatte w szczególności, smutne wrażenie wywarła wiadomość o śmierci majora Sucharskiego, który dowodził obroną Westerplatte w 1939 roku. Major Sucharski zmarł na skutek przewlekającej się choroby w szpitalu w Neapolu.

* * *

Patrzyliśmy wszyscy jak w tęczę — w tęczowe sztandary spółdzielczości, która uroczyście obchodziła swe święto w pierwszych dniach miesiąca. Zresztą, trzeba przyznać, że święto to było zasłużone. Do Związku Rewizyjnego Spółdzielni R. P. na terenie całego Wybrzeża (województwo gdańskie plus województwo szczecińskie) należy obecnie ponad 730 spółdzielni. Tęcza ogarnia swym łukiem coraz szerszy horyzont.

* * *

Coraz częściej do Polski przybywają najrozmaitsze dary w różnorodnej postaci. W chwili gdy niniejszy numer „Marynarza Polskiego" ukaże się w kolportażu, do kraju przybędzie statek szkolny „Dar Pomorza", obdarzając kraj nowym zespołem ludzi morza, szkolonych podczas ćwiczebnego rejsu. Gorzej się stało z innymi darami jak np. „Dar Żoliborza", który odprowadzając jacht „Gen. Zaruski" trafił na sztorm, w wyniku którego załoga bez odpowiedniego zaopatrzenia błąkała się przez szereg dni na morzu, lądując w końcu w Szwecji. Tam nastąpiło spotkanie z „Gen. Zaruskim", który powracając do kraju zabrał załogę uszkodzonego „Daru Żoliborza".

* * *

Szczecin szykuje się do przyjęcia większych ilości repatriantów, mających przybyć z Zachodu. Oczekuje się, że przez szczeciński etap repatriacyjny przechodzić będzie do 100 tys. osób miesięcznie. W mieście tym przebywa już specjalna misja UNRRA, która wydawać będzie repatriantom żywność na okres 60 dni. Misja ta otrzymała do swej dyspozycji magazyn przy nabrzeżu „Ucho". Sądząc z ilości spodziewanych repatriantów, nie będzie to wcale... ucho igielne.

* * *

„Elandsfontein" — trudno po prostu wydobyć z siebie takie słowo. Ale znacznie trudniej było wydobyć wrak niewykończonego holenderskiego statku o tej właśnie nazwie w porcie gdańskim. Statek ten był budowany dla jednej z firm holenderskich w czasie wojny jako nowoczesny liniowiec pasażerski o tonażu 14,000 BRT.

* * *

Śladem żurawi, które odleciały już do swych krajów — ze stoczni Nr 2 odpłynął również do swej bazy „Żuraw", trawler Marynarki Wojennej, który przebywał tam w remoncie. W najbliższym czasie stocznię tę opuszczą również „Mewa", „Czajka" oraz „Rybitwa".

* * *

„Dasz na kredyt, stracisz klienta" — ale nie zawsze. Szczecin na przykład otrzymał ostatnio olbrzymie kredyty w wysokości 3-ch miliardów złotych na odbudowę. Kredyt ten jest przeznaczony na inwestycje, realizowane zgodnie z trzyletnim planem odbudowy. Wprawdzie kredyt jest duży ale i zakreślony plan jest potężny, tak, że należy się liczyć z tym, że po wyczerpaniu przyznanych kredytów... Szczecin nadal będzie jeszcze klientem.

* * *

100 tysięcy złotych piechotą nie chodzi. I dlatego prócz tej sumy, premier Osóbka Morawski ofiarował nadto samochód na rzecz Wyższej Szkoły Sztuk Pięknych w Gdańsku. Premier jak się okazuje jest wielkim przyjacielem młodzieży akademickiej. Był on również obecny wraz z innymi przedstawicielami władz rządowych na inauguracji roku szkolnego w Akademii Lekarskiej, oraz Politechnice Gdańskiej.

* * *

Na złodzieju czapka gore i grunt mu się pali pod nogami, kiedy widzi olbrzymi krok naprzód, jaki zrobiła Milicja Obywatelska w czasie swego istnienia. Świat przestępczy musiał się czuć niezbyt pewnie, kiedy podczas święta M. O. obserwował karne szeregi przedstawicieli stróżów ładu i porządku publicznego.

* * *

Para w prawo — para w lewo! — wołano przy próbie jedenastu parowozów, które przybyły na statku „Seafisher" do Gdańska w ramach dostaw UNRRA. Oprócz lokomotyw tym samym statkiem przybyło również 11 węglarek i 25 skrzyń z częściami zapasowymi.

* * *

„Krakau urdeutsche Stadt" — krakał skazany obecnie wyrokiem norymberskim na śmierć pan „gubernator" Frank, usiłując odwrócić uwagę wszystkich od tego, iż ziemie nadodrzańskie stanowiły od wieków własność Słowian. Tymczasem w Szczecinie dokonano szeregu odkryć naukowych, a między innymi w zamku szczecińskim natrafiono na kryptę, mieszczącą w sobie 14 trumien z prochami piastowiczów. Istnieje prawdopodobieństwo, że pod tą kryptą są jeszcze i inne.

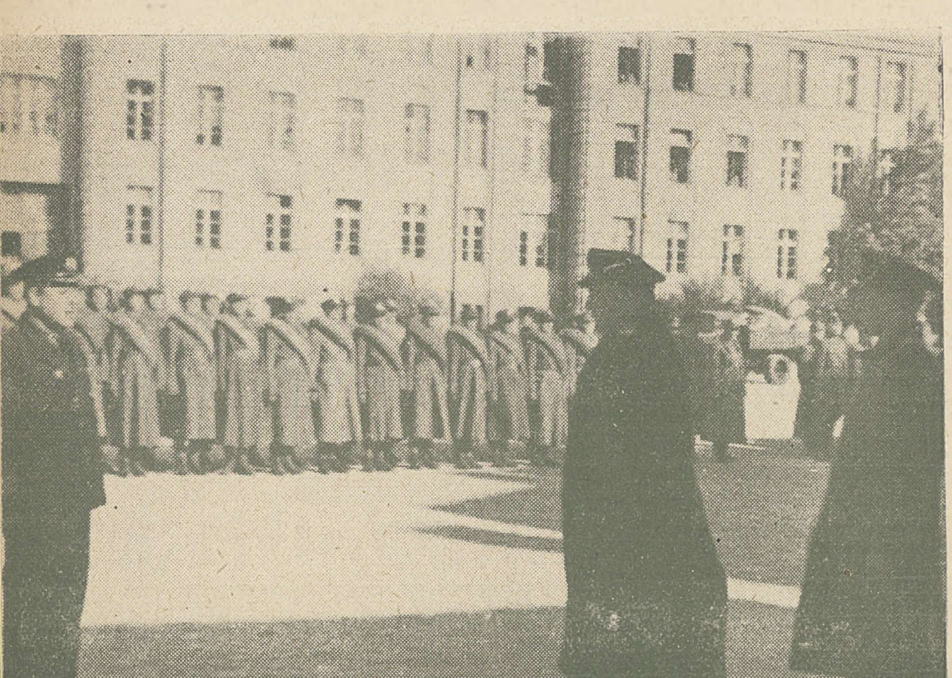
* * *

Miliard — to już jest cyfra astronomiczna — a cóż dopiero takich miliardów dziewięć, które zostały przeznaczone na odbudowę trzech portów w ramach trzyletniego planu?

* * *

Kto ma jakąś sprawę w Szczecinie, niekoniecznie musi tam z Gdańska czy z Gdyni jechać. Wystarczy mu połączyć się z miejscową centralą telefoniczną i poprosić: „Szczecin". Łączność telefoniczna z tym miastem została już bowiem nawiązana, co zapewne jeszcze ściślej zwiąże ze sobą trzy porty naszego kraju.

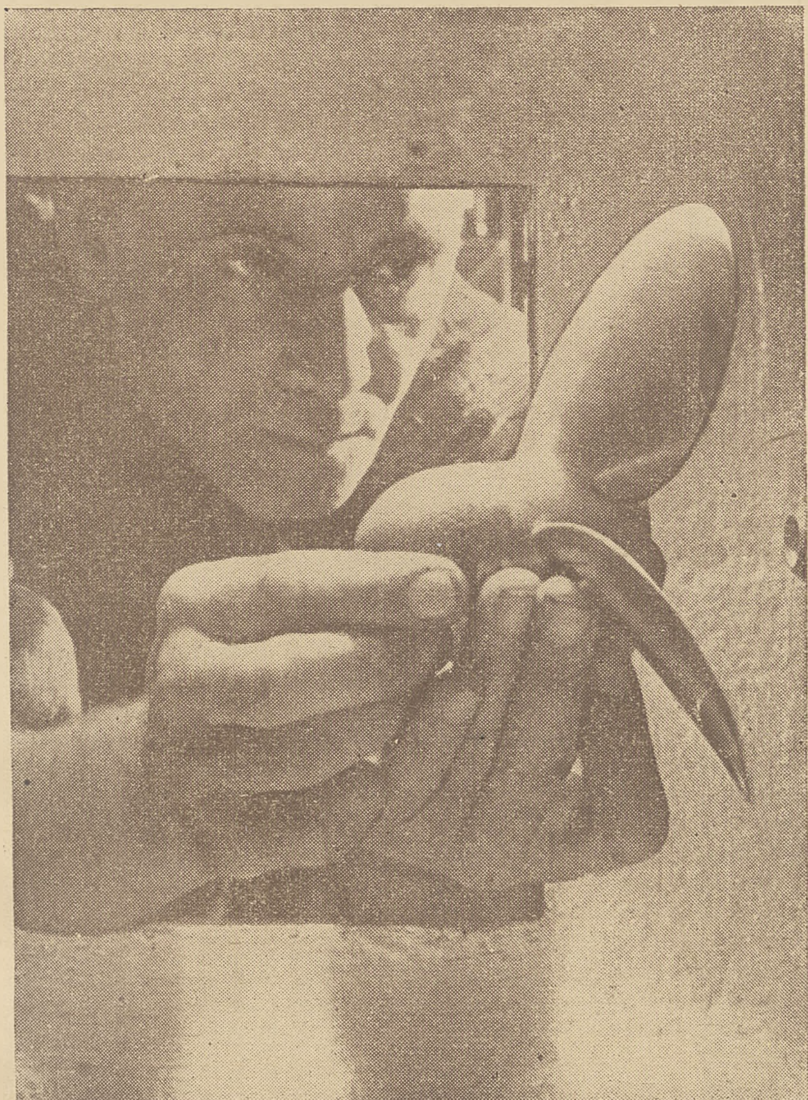
Na Oksywie przybył ze Zgierza Batalion Łączności, który pełnić będzie odtąd służbę w Mar. Woj.



MARYNARZ POLSKI

DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

ROK I. Gdynia, 16—31 października 1946 r. NR. 8



Treść numeru:

NA OKŁADCE:

Marynarze w czasie ćwiczeń lądowych (Do reportażu na str. 2).

Zdjęcie nasze przedstawia śrubę modelu, przykręconą do wału napędowego, w tunelu doświadczalnym, gdzie wypróbowuje się ją w warunkach, identycznych z pracą na morzu. (Szczegóły na str. 16—17)

Najpierw żołnierz — a potem marynarz

Odrodzona Marynarka Wojenna stanęła przed koniecznością jak najszybszego obsadzenia posiadanych jednostek pływających, oraz przygotowania załóg dla jednostek, które będziemy w niedalekiej przyszłości posiadali. To też Kadra Mar. Woj. spełnia dwojakie zadanie: szkoli rekruta i przygotowuje kadry przyszłych podoficerów zawodowych i instruktorów, którzy po ukończeniu kursu przechodzą dalsze szkolenie i specjalizację w Szkole Specjalistów Morskich Mar. Woj.

Obecnie przybył do Kadry świeży rocznik. Otrzymał już mundury i broń. Rozpoczęło się szkolenie narybku. Twarda praca od podstaw, praca, po której wyjdą wartościowi, oddani służbie naszego morza marynarze.

Z koszarowej bramy wypływa długa kolumna szaro ubranych ludzi z karabinami na ramieniu. Podkute buty dzwonią po bruku. Granatowe czapki marynarskie świadczą, że to Kadra Mar. Woj. Uśmiechnięci, z piosenką na ustach, miarowym krokiem idą na zajęcia.

Jeszcze miesiąc temu, każdy z nich chodził w cywilnym ubraniu, zachowywał się jak cywil. Dziś przybyli tu z różnych części Polski wybrani, by odbyć obowiązkową służbę wojskową w Marynarce Wojennej. Od razu weszli w koszarowy tryb życia, pozbyli się cywilnych ubrań, bujnych czupryn, włożyli szare, robocze ubrania. Dzień cały spędzają na różnych zajęciach. Szkolenie odbywa się normalnie i ma dać naszej Marynarce Wojennej świeży element, z którego powstaną później szeregi podoficerów zawodowych. Przejdą oni poza normalnym kursem rekruckim także wyszkolenie specjalne aby później swoimi wiadomościami służyć następnym rzeszom poborowych.

Mija nas ostatnia kompania, kierując się na odległy o kilometr drogi od koszar plac ćwiczeń. Udajemy się za śpiewającą kolumną, idącą żwawym krokiem. Po drodze rozmawiamy z dowódcą.

Dowiadujemy się, że chłopcy mimo tego, iż dopiero od krótkiego czasu odbywają normalne szkolenie, opanowali już dość dużo materiału. Wielu z nich wszystkie wolne godziny poświęca na powtarzaniu zdobytych wiadomości, aby je sobie jak najlepiej przyswoić. Nierzadko wolny czas poświęcają na naukę. Na salach bardzo często spotyka się obrazki, kiedy zdolniejsi cierpliwie tłomaczą słabszym budowę karabinu, czy ćwiczą powtórnie przerabiane w czasie zajęć chwyty z bronią.

Dochodzimy do placu nr 4. Kompania rozbija się na plutony. Instruktorzy — podoficerowie przejmują komendę, kolumna lamie się, rozchodzi.

Za chwilę poszczególne grupy ćwiczą. Jedni musztrę, chwyty bronią na tempa. Stąd słychać właśnie komendę: — Do nogi broń na tempa. Tempo raaz! W tym momencie wszystkie ręce sprawnie chwytają karabin. Ale nie wszyscy opanowali chwyty jak należy. Instruktor poprawia, pokazuje, jak cierpliwa niańka. Chce aby uczeń zrozumiał. To też wyniki są widoczne, a bosman Olchowik, stary żołnierz z I Armii, z dumą patrzy na szeregi.

W innym miejscu pod okiem st. bosmana Telegi inny pluton ćwiczy zajmowanie stanowisk i obronę. Stary obrońca Oksywia wie, jak wielkie znaczenie odgrywa należyte wyszkolenie żołnierza, to też nie szczędzi trudu i sił. Pada komenda: — Celownik 600— Przed nami nieprzyjacielski k. m. — Cele pojedyncze na prawo od k. m. — Nasz k. m. ostrzeliwuje nieprzyjacielski k. m. — Marynarze ostrzeliwują pojedyncze cele. — Ognia. Leżący na stanowiskach rekruci powtarzają kolejno wszystkie komendy, a cały pluton słucha obserwując. Za chwilę oni zajmą sta-

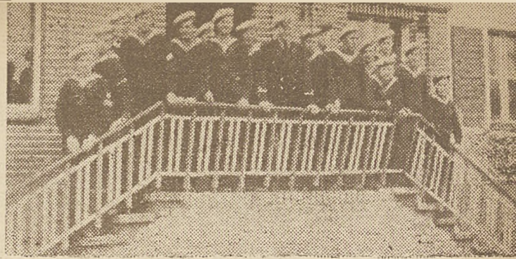
(Dokończenie na str. 5)

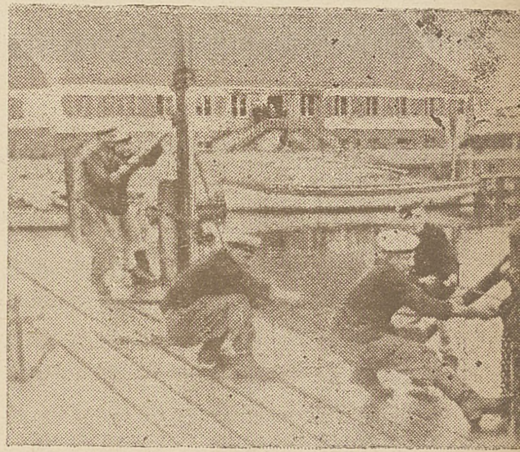


Zdjęcia: 1) Wymarsz na ćwiczenia. 2) Musztra. 3) „Padnij!" „Powstań!" 4) Ćwiczenia strzeleckie.

Nowa placówka Mar. Woj. na Ziemiach Odzyskanych

BOLESŁAWOWO









NA ZDJĘCIACH:

1) Załoga marynarska Bolesławowa na tle swego budynku koszarowego.
2) I w ten sposób wydobywa się zatopione statki z dna morskiego.
3) Ciężka, a wytrwała praca uwieńczona powodzeniem: oto na światło dzienne wynurza się już część kutra.
4) Szalupy są tutaj zwykłym środkiem lokomocji.

Marynarka Wojenna obejmuje coraz to nowe bazy i obiekty, przejmując straż nad całym 500 km Wybrzeżem. Pod ochroną naszej młodej floty rozpoczęły swą pracę porty: Gdynia i Gdańsk, a obecnie Szczecin. Zabezpieczeniem tego wielkiego portu jest nasza baza wojenna w Świnoujściu. Prócz tej bazy, Marynarka Wojenna objęła niedawno nowy, ważny obiekt leżący u wejścia do szczecińskiego portu — Bolesławowo.

Do tej nowej placówki wybraliśmy się ze Świnoujścia na ORP „Batory" przez zalew szczeciński i kanały. Gdy po 2 godzinach jazdy zboczyliśmy z trasy, dla dużych statków wytkniętej bojami, przyjmując kurs sud-ost, na widnokręgu, przed dziobem naszego okrętu poczęła wynurzać się niewielka plama lądu. Przy dalszym zbliżaniu się z zielonego tła łąk i drzew wyłoniła się mała, naturalna przystań i duży budynek z czerwonej cegły. Jest to właśnie siedziba marynarskiej załogi Bolesławowa.

Obok wysuniętego, drewnianego mola widnieje duży pomost zawisły nad wodą, z różnego rodzaju, uszkodzonymi przyrządami o krętowymi. Opodal wznosi się duży, gruby maszt z olinowaniem i drabinką sznurową, a nieco dalej specjalne przyrządy do wspinania się i innych ćwiczeń. Okazuje się, że tu właśnie Niemcy, mieli szkołę dla młodych marynarzy, ośrodek wyszkolenia jungów. Dziś stoją tu polscy marynarze.

Dobijamy do małego mola, obok kilku zatopionych jachtów i kutrów. Na wodzie kołysze się duża 14-o wiosłowa szalupa i parę mniejszych łódek, oraz ładne zgrabne kajaki. Zbiegamy z pokładu „Batorego" na ląd i za chwilę obok wielkiego masztu z powiewającą polską banderą, witamy się z dowódcą tej placówki ppor. Koronowskim. Przed ładnym czerwonym budynkiem przechadza się z karabinem w ręku, młody marynarz — wartownik. Wchodzimy po schodach do budynku dawnej, marynarskiej szkoły niemieckiej, która teraz służy za koszary naszej marynarskiej załodze.

Przechodzimy wzdłuż czystych, obszernych i jasnych sal marynarskich. Wszędzie dominuje tu porządek i schludność. Jeszcze przed kilkoma dniami, gdy przybyli tu marynarze, budynek ten i sale były opuszczone, brudne i zawalone rupieciami. Dziś ten budynek spełnia z powodzeniem rolę koszar i to wzorowych. Co prawda wodociag i centralne ogrzewanie jest uszkodzone, ale z czasem i te trudności zostaną usunięte. Obok wzorowo urządzonej kuchni, znajduje się własna dość obfita spiżarnia z pełnymi workami warzyw i owoców. To zapasy na zimę. Marynarze już w pełni zagospodarowali się tu, objęli ogrody i sady, przygotowali kartofle na zimę. Wkrótce otwarta zostanie też własna spółdzielnia.

W Bolesławowie mieści się też od niedawna placówka WOP-u z którą marynarze nawiązali łączność, pomagając sobie nawzajem. Marynarze pełnią tu odpowiedzialną służbę wartowniczą i mają dużo pracy gospodarczej. Ażeby mieć własny i to motorowy środek lokomocji wodnej, naprawiają wrak wydobytej motorówki. Motor do niej leży jeszcze w wodzie i właśnie trwają prace nad jego wydobyciem, poczem zostanie wmontowany do motorówki. Wszystko trzeba robić własnymi środkami bez odpowiednich narzędzi, dźwigów i materiałów.

Załoga tej małej placówki jest prawie samowystarczalna. Są tu nie zbędni specjaliści, jest szewc, krawiec, nawet piekarz, no i oczywiście, kucharz. W ogóle marynarze tej placówki to nie lada zuchy i sprawnie wykonują swe zadania: bosmat. Faltański, mat. Wierzbowski, mar. Kosierski i wielu innych.

O kilkaset metrów od przystani, za sinym pasem wody, rozciaga się mała wyspa, a nieco dalej kilka innych. Mieściły się na nich filie szkoły niemieckich jungów; teraz trudno tam się dostać i niebezpiecznie, gdyż są silnie zaminowane. Wyspy okoliczne są jedynym terenem wypraw marynarzy z załogi Bolesławowa.

Bolesławów leży mniej więcej w połowie drogi wodnej między Szczecinem a Swinoujściem. Dogodne strategiczne położenie tej placówki, strzeżonej przez polskich marynarzy, zabezpiecza odbudowujący się port szczeciński. Droga wodna dla dużych statków przechodzi opodal. Widać stąd kołyszace się boje, latarnie i płynące w obu kierunkach statki. Właśnie w kierunku Szczecina płynie wolno wielki żaglowiec. To szwedzki statek przybywa po węgiel.

W ślad za szwedzkim żaglowcem opuszczamy na „Batorym" Bolesławowo udając się do Szczecina. Gościnna placówka marynarska pozostaje coraz dalej za rufą, a po chwili tylko powiewająca na maszcie polska bandera wskazuje, że nad tą ważną drogą wodną, trzyma straż Marynarka Wojenna

J. Wójcicki, ppor.

MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

✱ **Kontrtorpedowiec amerykański ochrzczony imieniem Polaka.** W stoczni bostońskiej spuszczono na wodę nowy kontrtorpedowiec „Witek". Został on tak nazwany w celu uczczenia Franciszka Witka z Chicago, poległego podczas desantu na wyspie Guam w 1944 roku, gdzie wsławił się wielu bohaterskimi czynami.

✱ **Otwarcie Centralnego Muzeum Marynarki w Leningradzie.** W Leningradzie po pięcioletniej przerwie otwarte zostało Centralne Muzeum Marynarki Wojennej.

✱ **Wielka Brytania przekazuje Chinom okręty wojenne.** Anglia zamierza przekazać Chinom szereg okrętów wojennych, w tym krażownik „Aurora" o wyporności 5.000 t., jeden kontrtorpedowiec o wyporności 1.300 ton, 2 okręty podwodne typu „U" po 700 ton, oraz 8 ścigaczy. Dotychczas chińska marynarka wojenna otrzymała od Anglii korwetę „Petunia".

Krążownik „Aurora" spuszczony na wodę w 1936 roku, uważany jest za jeden z lepszych krążowników angielskich. Uzbrojenie jego składa się z 6 dział 152 mm i 8 dział 102 mm. Obecnie, na pokładzie krążownika angielskiego „Renown" przechodzi przeszkolenie 600 marynarzy chińskich, aby w przyszłości uzupełnić załogi przekazanych okrętów.

✱ **Sprzedaż statków USA znajdujących się na europejskich wodach.** Departament Morski USA ogłosił o sprzedaży przeszło 500 statków, z których 82 znajdują się obecnie w portach Anglii a pozostałe w porcie Antwerpii. Liczba ta obejmuje 158 barek desantowych, zaopatrzonych w motory Diesla, holowniki oceaniczne, portowe, trawlery, kutry strażnicze itp.

✱ **„Queen Mary" zdobywa powtórnie Błękitną Wstęgę.** Transatlantyk brytyjski „Queen Mary", zdobył powtórnie „Błękitną Wstęgę Atlantyku" przepływając Atlantyk, z New Yorku do Southampton w 3 doby 20 godzin 42 minuty. Jest to najkrótszy czas, jaki kiedykolwiek zużyto na przybycie tej trasy.

✱ **Manewry angielskiej eskadry śródziemnomorskiej.** We wschodniej części Morza Śródziemnego odbyły się manewry angielskiej eskadry śródziemnomorskiej, złożonej z 4 krążowników, jednego lotniskowca, 7 kontrtorpedowców i 2 okrętów podwodnych. Podczas manewrów okręty brytyjskie zawinęły do szeregu portów greckich, następnie eskadra skierowała się ku wyspie Cypr i po odwiedzeniu Egiptu i portu Argostolion na wyspie Cefallinia powróciła na Maltę.

✱ **Konferencja hydrograficzna w Monaco.** Międzynarodowe Biuro Hydrograficzne z siedzibą w Monaco zwołało pierwszą po wojnie konferencję na dzień 23 kwietnia 1947 r. Odbędzie się ona w siedzibie biura.

Czy wiecie, że .....

... Wyspy Hawajskie odkryte zostały w r. 1778, przez sławnego podróżnika angielskiego Jamesa Cooka. Cook został przyjęty przez tubylców bardzo serdecznie i uczczony jako bóstwo „Lono". Wkrótce jednak, marynarze angielscy dali powód do wybuchu buntu krajowców przeciw białym, w czasie którego James Cook został zabity i... zjedzony.

... pierwsze miny morskie zbudował w drugiej połowie XVIII wieku Amerykanin Bushnell. Ulepszył je Fulton, konstruktor statku parowego. W 1805 roku udało mu się po raz pierwszy przy pomocy miny zniszczyć okręt nieprzyjacielski.

... niemiecka nazwa Królewca, stolicy Prus Wschodnich (Koenigsberg) zmieniona została przez władze radzieckie na Kaliningrad, na cześć niedawno zmarłego prezydenta Zw. Radzieckiego — Kalinina?

... skutek wybuchu bomby atomowej na Bikini jest śmiesznie mały w porównaniu z tym czego oczekiwano. W roku 1883 zdarzył się na Oceanie Indyjskim kataklizm, który przerósł stokrotnie niemal działanie bomby atomowej. W nocy na 27 maja wybuchł niespodziewanie wulkan Krakatau — 33 kilometry kwadratowe lądu zapadły się w morze, a 20-metrowej wysokości fala zalała szereg wysp i portów zatapiając setki statków i dziesiątki tysięcy ludzi.

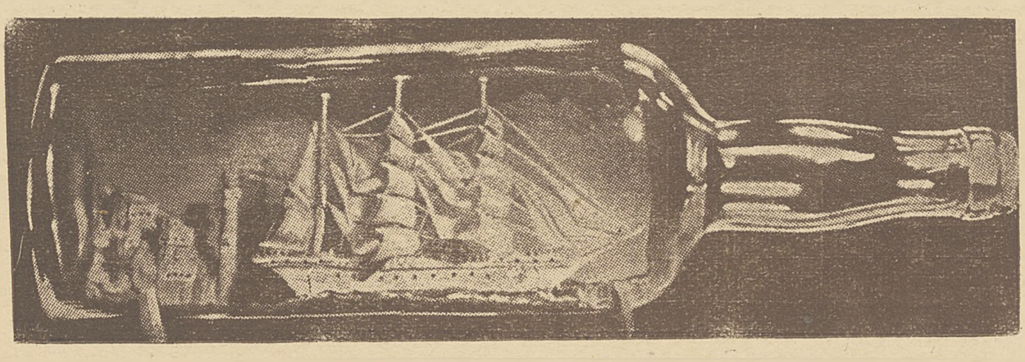
... dopiero w 1849 roku rosyjski badacz Niewielski stwierdził, że Sachalin jest wyspą?

... największym portem wojennym starożytności był Pireus pod Atenami? Jedynie Syrakuzy na Sycylii były dla niego przez jakiś czas konkurentem pod względem wielkości. Stocznie w Pireusie nie miały sobie równych na morzu Śródziemnym.

... duńska marynarka handlowa liczyła w 1914 roku 246 statków żaglowych, a w 1938 roku tylko.. jeden? Obniżyła się też cyfra statków parowych (z 576 na 428), przybyło natomiast 266 statków motorowych. Chociaż jednak pod względem ilości statków marynarka duńska zmniejszyła się w okresie lat 1914—1938, to jednak, jeśli weźmiemy pod uwagę jej ogólny tonaż zauważymy wzrost z 820.181 BRT na 1129.859 BRT, znaczy to, że rozwój jej poszedł w kierunku budowy większych statków. Wszystkie wyżej wymienione zjawiska są charakterystyczne nie tylko w stosunku do marynarki handlowej duńskiej w okresie ostatnich trzydziestu lat.

... jedna czwarta część Holandii leży przynajmniej 2 metry poniżej poziomu morza? Od zalewu chroni ją olbrzymia sieć tam.

E. Martuszewski



W epoce żaglowców zdarzało się, że kompletna cisza na morzu zatrzymywała nieraz statki na długie tygodnie. Wówczas to, dla zabicia bezczynności zaczęli marynarze budować w butelkach modele statków. Wszystkie części układało się przez szyjkę i montowało wewnątrz, za pomocą drewnianych szczypców.

TRAGEDIA „KJÖBENHAVN"

Zupełnie przypadkowo wpadł mi kiedyś do rąk przedwojenny numer angielskiego biuletynu morskiego, gdzie między innymi znalazłem ciekawą notatkę, dotyczącą zaginionych statków. Według danych statystycznych morskich towarzystw ubezpieczeniowych, w r. 1932 — przepadło bez wieści na morzach i oceanach dwanaście statków. W r. 1930 takich wypadków zdarzyło się szesnaście, a w r. 1927 aż trzydzieści dwa. Mimo suchej i oficjalnej treści notatki, autor jej nie omieszkał dodać od siebie kilka słów, przedstawiających jego osobisty pogląd na te sprawy: ...„A jednak w dobie radia i samolotów dzieją się wciąż jeszcze na morzach rzeczy, godne autorów fantastycznych powieści, w rodzaju R. L. Stevensona, czy Edgara Allana Poe'go"... Przykłady jakie podawał, były nacechowane taką niesamowitością, że warto o nich cośkolwiek wspomnieć.

Zagadka zaginięcia parowca „Warath", barki „Calder", czy brygu „Mary Celeste" — jest niczym w porównaniu z historią szkolnego statku królewskiej marynarki duńskiej — „Kjöbenhavn".

Była to prześliczna fregata i słusznie byli z niej dumni młodzi adepci szkoły morskiej, za nimi zaś — dumną była ze swego żaglowca cała Dania. Stałą załogę statku stanowiły doświadczone, stare „wilki morskie", którym nie obce były burze u przylądka Horn, azjatyckie tajfuny, czy arktyczne sztormy. Bez lęku też powierzały im rodziny — swoich synów, mających wyrosnąć na dzielnych żeglarzy.

W czasie jednej ze swych licznych podróży dookoła świata, żaglowiec dnia 14-go grudnia 1928 r. opuścił port Montevideo. 21-go otrzymano jeszcze radiową depeszę, że na pokładzie wszystko znajduje się w porządku... i to był właściwie ostatni znak życia z fregaty. W rok później rodziny marynarzy i uczni otrzymały urzędowe zawiadomienie, że statek „Kjöbenhavn" należy uważać oficjalnie za zaginiony.

Ale nie był to koniec tej ponurej historii. Energiczne poszukiwania za żaglowcem odkryły, iż w styczniu 1929 r. stupięćdziesięciu mieszkańców samotnej wysepki Tristan da Cunha widziało w oddali pięciomasztową fregatę, która przepłynęła pod pełnymi żaglami... Na pokładzie nie zauważono jednak ani jednej żywej istoty...

Na wiadomość tę w Danii odżyły znów nadzieje, aby zniknąć z chwilą oficjalnego uzgodnienia, że 29 stycznia w pobliżu samotnej wyspy przepłynął fiński czteromasztowiec „Ponape". Na skutek silnej mgły możliwa była omyłka co do piątego masztu żaglowca.

Następna wieść przyszła od południowo-chilijskich rybaków, którzy „Kjöbenhavn" widzieć mieli kilkakrotnie na dalekim południu. Sam kadłub był mocno pochylony bez żagli i omasztowania..

Długo poszukiwano rozbitków, czy choć jakiegoś śladu po zaginionym statku. Na wybrzeże Tristan da Cunhy — fale morskie wyrzuciły tylko szczątki łodzi ratunkowej i pokrowiec karabinu maszynowego. Czy jednak pochodziły one z pięciomasztowej fregaty — nie wiadomo.

Po daremnych poszukiwaniach, za wiarygodną zdecydowano się przyjąć hipotezę, że „Kjöbenhavn" musiał natknąć się w nocy i mgle na górę lodową i zatonął. Nikt z załogi prawdopodobnie nie zdołał się uratować.

Tak brzmi hipoteza, jednak prawdy nie zna nikt...

I tylko półdzicy mieszkańcy najdalszych wysp Ziemi Ognistej, opowiadają niesamowite legendy o zjawie białego statku, jaki błąka się pośród szcher, a którego widok przynosi podobno nieszczęście. Ale nikt nie da przecież wiary tym opowieściom. **S. Sierecki.**

NAJPIERW ŻOŁNIERZ — A POTEM MARYNARZ

(Dokończenie ze str. 2)

nowiska i będą powtarzać wszystkie komendy instruktora.

Trzecia grupa ćwiczy poruszanie się oddziału w terenie. Zaczyna się jak zwykle od marszu w kolumnie. Pada komenda: — Pluton biegieem... marsz! Ręce chwytają karabinki i cała kolumna, biegnąc rozsypuje się. Za chwilę słychać głos instruktora: — Szybciej, szybciej — i wreszcie: — Padnij! — wszystko pada, uważając jednak, aby karabin nie padał lufą w piasek. Bo rekrut już wie czym to grozi i tu wyraża się jego pierwsza troska o broń.

Komenda nieubłaganie podrywa ich na nogi. Znów bieg, padnij i powstań, zbiórki w kolumnie czwórkowej, marsz ze śpiewem.

Oddział staje. Formuje się dwuszereg, broń do nogi, w tył zwrot i komenda — W kozły broń! — Tę sztukę rekruci już opanowali. I gdyby ktoś spodziewał się runięcia kozła, zawiedzie się. Po komendzie — Od kozłów w tył biegiem rozejść się — bractwo rozbiega się. Chwila odpoczynku. Nic jej nie zakłóca. Nawet spóźniony słowik śpiewa. Zaintrygowani odwracamy głowy, daremnie szukając. Por. Rojewski, wyjaśnia, że to rekrut Tomaszewski, specjalista od naśladowania ptaków, tak gwiżdże.

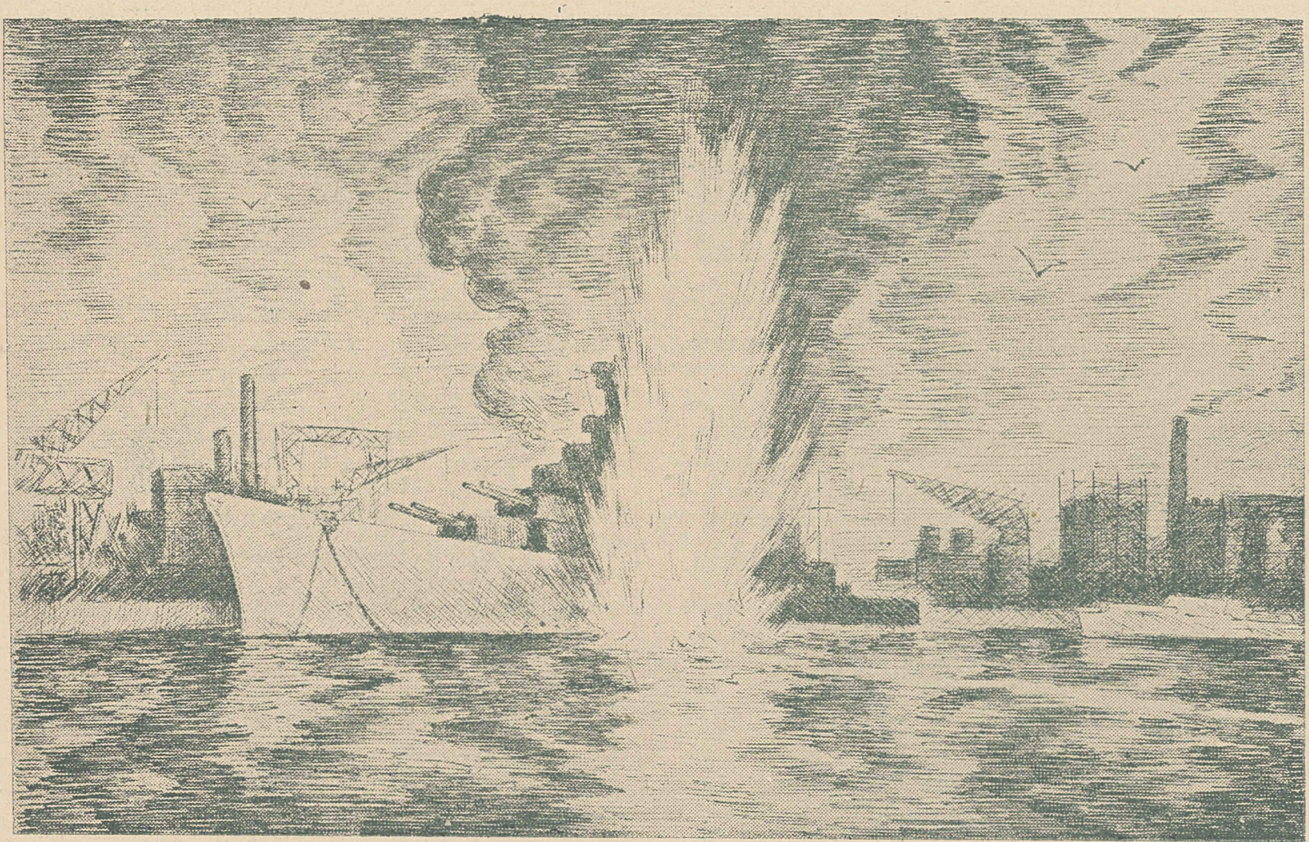
Po kilku minutach znów zbiórka i dalszy ciąg zajęć. Twarda jest praca rekruta, ale jakże przyjemna będzie chwila, gdy po ukończeniu kursu rekruckiego i złożeniu przysięgi zmieni się rekrut na marynarza lub starszego marynarza!

To też młodzi chłopcy nie szczędzą wysiłków, aby trudności te pokonać, by być godnymi marynarskiego munduru! **St. Woliński — chor.**

Admirał Floty I. S. Isakow

Jeszcze o „ZAKŁAMANEJ OPERACJI"*

(Wyjątek z dzieła: „Marynarka Wojenna ZSRR w Wojnie Ojczyźnianej").



Zdarzenia i okoliczności, które powołały do życia „zakłamaną operację" na Szpicbergen, są następujące:

Poczynając od r. 1943, czyli od chwili dojścia do władzy gross-admirała Doenitza, „totalna" wojna podwodna już do września ujawniła wszystkie niemieckie możliwości i zaczęła z wolna przygasać, pod bezpośrednim oddziaływaniem obrony przeciwpodwodnej, rozwiniętej przez naszych sojuszników. Flota nawodna, obawiając się nowych strat, przeszło rok była bezczynna.

Przewaga w powietrzu, którą częściowo na początku wojny posiadały Niemcy, malała i jak siły zbrojne, tak i ludność cywilna „Reich'u" zaczęły nie tylko to sobie uprzytamniać, lecz namacalnie odczuwać, podczas coraz bardziej nasilających się nalotów na przemysłowe ośrodki Niemiec.

Koniecznym stało się rozproszenie ogólnie panującego ponurego nastroju i zademonstrowanie „pomyślności oręża niemieckiego".

Dla tych nastrojów specjalnie katastrofalnymi okazały się wiadomości z frontu wschodniego, po załamaniu się natarcia, które było głoszone jako „zwrot w rozwoju wojny" i „rewanż za Stalingrad".

Wystarczy uprzytomnić sobie następujące zdarzenia i fakty:

5 lipca niemiecko-faszystowskie wojska dużymi zespołami czołgów i piechoty, przy wsparciu licznych sił lotniczych rozpoczęły natarcie w kierunkach Orzeł — Kursk i Biełgoród — Kursk. W zaciętych walkach wojska radzieckie zadały wyjątkowo ciężkie straty wyborowym dywizjom Niemców i zniweczyły niemiecki plan letniej ofensywy. W ślad za tym Armia Czerwona sama rozwinęła operację ofensywną.

5 sierpnia wojska radzieckie zajęły Orzeł i Biełgoród, 8 sierpnia wzięły Charków, 30 sierpnia — Taganróg.

10 lipca rozpoczęło się lądowanie Sojuszników na Sycylii, 5 sierpnia została zajęta Catania. 18 sierpnia resztki sił niemiecko-włoskich ewakuowały Sycylię i zaistniało realne niebezpieczeństwo przedostania się Aliantów na półwysep Apeniński.

7 sierpnia rządowa komisja morska Stanów Zjednoczonych Ameryki ogłosiła, że w ciągu pierwszych 7 miesięcy roku 1943-go tylko na stoczniach, pochylniach i ślizgach St. Zjedn.

*) Patrz „Marynarz Polski" Nr. 4/5

Ameryki zbudowano 1046 statków handlowych o ogólnej wyporności 10.485 tysięcy ton.

8 sierpnia Admiralicja Brytyjska stwierdziła, że w ciągu 46 miesięcy wojny (do 30 czerwca 1943 r.) ujęto, zatopiono lub uszkodzono przez okręty nawodne, podwodne i lotnictwo, a także wskutek wybuchów min — 9.945.683 tony statków niemieckich i włoskich. Liczba ta nie uwzględnia strat przeciwnika, spowodowanych akcją flot i lotnictwa radzieckiego.

Ten nieprzerwany łańcuch wypadków i docierających komunikatów podziałał przygnębiajaco na ludność Niemiec.

Żadna propaganda nie była w stanie rozproszyć ciężkiego wrażenia i koniecznym stało się odwrócenie ogólnej uwagi od smutnej rzeczywistości. Sytuacja wymagała propagandy czynu.

Zadanie powyższe przypadło marynarce wojennej. Odległość od Hammerfest (Norwegia) do See-fiordu (Szpicbergen) 498 mil m. przy szybkości 20 węzłów przebywa się w 25 godzin a przy 24 węzłach w 21 godzin. Cała „zakłamana operacja" przy wykorzystaniu mroku podbiegunowego dla wyjścia i powrotu wymagała 48 godzin.

Tylko w uprzednio wyłuszczonym zestawieniu zdarzeń należy szukać powodów tej „reklamowej operacji" sił nawodnych na Szpicbergen i wyjaśnienia dlaczego była ona tak rozpracowana, aby uniknąć spotkania z flotą brytyjską lub radzieckimi okrętami podwodnymi.

Nie zdążyły jeszcze pisma niemieckie wyczerpać tematu o strategicznym znaczeniu „bohaterskiego raidu na Szpicbergen", gdy ujawniło się, że pancernik „Admiral Tirpitz" jest poważnie uszkodzony we własnej bazie (Altenfiord) w wyniku specjalnej operacji floty brytyjskiej, która straciła nadzieję, i oczywiście cierpliwość, spotkania na otwartym morzu flagowego okrętu niemieckich sił liniowych.

Po precyzyjnym przygotowaniu zadania 23 września 1943 r. kilka małych okrętów podwodnych specjalnej budowy sforsowało system ochrony i zagród przeciwpodwodnych Altenfiordu (połudn. zachód od Nordkapu) storpedowały „Admirała Tirpitza" i uszkodziły go na tyle poważnie, że do kwietnia 1944 r. nie był w stanie wrócić do linii, lecz częściowo podremontowany, został przeznaczony do powrotu do kraju.

Nastąpiła dłuższa przerwa, w okresie której nie zaobserwowano okrętów nawodnych a wzrastająca ciemność i nadchodzący okres nocy podbiegunowej ograniczyły działalność na drogach komunikacyjnych okrętów podwodnych i lotnictwa niemieckiego. Konwoje kontynuowały swoje podróże z małymi stratami ,a najczęściej bez strat...

(Autoryzowany przekład kmdr. W. Steyera).

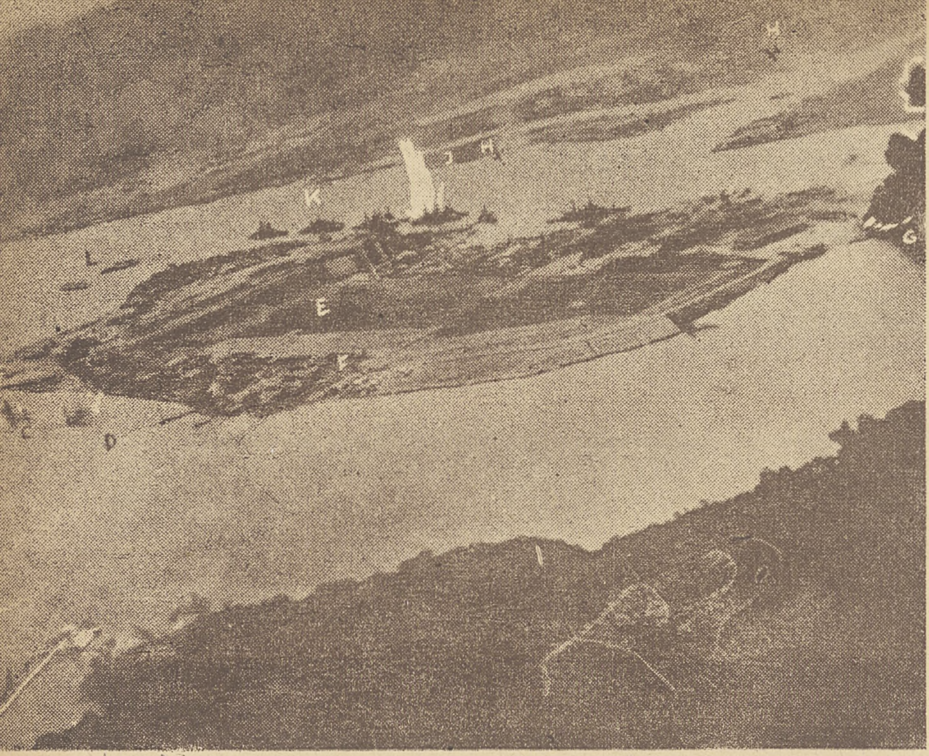


PEARL HARBOR

7 grudnia 1941 roku o świcie samoloty japońskie rzucają się na nabrzeża portowe Pearl Harbor i na sąsiednie lotniska Hickam Field i Wheele Field. Rezultaty ataku są miażdżące: w Pearl Harbor znajdowało się osiem okrętów liniowych, które w przeciągu kilku minut stają się niezdolne do walki: „Arizona" eksploduje, „Oklahoma" wywraca się do góry dnem, „California", „West Virginia", „Nevada" — toną (szczęściem na płyciźnie); „Maryland", „Tennesee", „Pensylwania"— ugodzone ciężko pozostają na długie tygodnie nie do użytku.. Jeśli żaden z lotniskowców nie został trafiony, to tylko dlatego, że tego ranka nie było żadnego z lotniskowców na redzie. „Enterprise", wracający z wyspy Wake, jest o 200 mil na zachód od Oahu, „Lexington" o 450 mil na południe od Midway; „Saratoga" znajduje się w doku w Ameryce; „Yorktown", „Wasp" i „Hornet" są na Atlantyku. Nigdy jeszcze większa klęska nie dokonała się w krótszym czasie.

W 45 miesięcy później.. Sierpień 1945: bezwarunkowa kapitulacja Japonii. W tym dniu z całej dumnej floty japońskiej istnieje jeden jedyny okręt, mający pewne znaczenie bojowe: krążownik „Sawaka".

(D. c. na str. następnej)



Pearl Harbor w dniu 7. 12. 1941 r.

A — wybuch bomb na dwóch krążownikach
B — rozlany olej.
C — stary pancernik „Utah" przechylony na burtę.
D — awiomatki.
E — lotnisko Forda.
F — samoloty.
G — płonący port wodnosamolotów.
H — japońskie samoloty.
J — wybuch torpedy.
K — pancerniki.
L — okręt szpitalny.
M — kontrtorpedowce

Historia morska nie zanotowała nigdy dotąd bardziej całkowitego zwycięstwa.

Jak doszło jednak do tego, że triumf taki był poprzedzony równie wielkim nieszczęściem? Dla nas, którzy żyliśmy w niewoli, Pearl Harbor przez długi czas zdawał się być zagadką. Po wyzwoleniu zaczęły się pojawiać publikacje, które różniły się i ścierały między sobą w naświetleniu przyczyn klęski na Hawajach. W tym chaosie i zamieszaniu opinii i komentarzy książka M. Raymond de Belot pod tytułem „Le désastre de Pearl Harbor" wydaje się zawierać relację jasną, przekonywującą i wiarygodną, bo opartą na najlepszych źródłach. Pozwala ona dotrzeć do najgłębszych przyczyn katastrofy — przyczyn, które streszczają się w jednym: Amerykanie nie sądzili, że Japończycy będą na tyle szaleni, by uderzyć wprost na Pearl Harbor i w ten sposób rozpętać zaciekłą wojnę, przybierającą z każdym dniem na bezlitosnej brutalności.

Autor przytacza wnioski członków komisji wojskowej, mającej przeprowadzić drugie dochodzenie w sprawie Pearl Harbor. Wnioski te brzmią: „Nasz punkt widzenia oparł się na mentalności zachodniej. Zignorowaliśmy całkowicie wschodni sposób myślenia, pogardę Japończyków dla ludzkiego życia, ich determinację prowadzenia ataku samobójczego, przy pominięciu zasad zachodnich, w celu osiągnięcia przewagi. Hull (sekretarz stanu) i Grew (ambasador USA w Tokio), ostrzegali nas w międzyczasie przed tą psychologią i zamiłowaniem Japończyków do niespodzianych i zuchwałych ataków samobójczych."

Rzeczywiście też, wszystkie trzy telegramy, wysłane między 26 listopada a 7 grudnia 1941 r. przez admirała Stark, szefa sztabu marynarki do admirała Kimmel, dowódcy floty Pacyfiku, jakkolwiek wskazują na silne naprężenie dyplomatyczne, to jednak nie zawierają żadnej wskazówki, że należałoby stać w pogotowiu do odparcia niechybnego ataku japońskiego. Pierwsza z tych depesz podawała, że ambasady, poselstwa i konsulaty japońskie w Londynie, Waszyngtonie i na Dalekim Wschodzie otrzymały z Tokio rozkaz spalenia pewnych szyfrów. Dwie inne depesze zalecały władzom amerykańskim spalenie szyfrów amerykańskich na Guam i na wysuniętych wyspach Pacyfiku.

Otrzymując te depesze, admirał Kimmel sądził, że czyni dość, nakazując okrętom floty przejść w stan pogotowia nr 3 (uzbrojenie części artylerii pomocniczej i części artylerii przeciwlotniczej). Generał Short, dowódca sił lądowych i powietrznych, stacjonowanych na Oahu, ograniczył się do polecenia wprowadzenia w życie zarządzeń oddawna opracowanych, a zmierzających do zabezpieczenia przed sabotażem aparatów lotnictwa amerykańskiego, gdyż było to jedyne zagrożenie, jakie brano w rachubę. Waszyngton zaaprobował jego posunięcia.

*

Czy ma to oznaczać, że w stolicy amerykańskiej nie brano poważnie japońskiej groźby? Twierdzenie takie było by przesadą; lecz również przesadnym było by temu przeczyć. Wydaje się bowiem rzeczywiście, że wysokie czynniki amerykańskie, tak polityczne, jak i wojskowe, trwały przez długi czas w niezdecydowaniu pomiędzy możliwością wojny, a nadzieją jej uniknięcia. Zależnie od dnia, zależnie od otrzymanych doniesień, ulegano optymizmowi, lub też pesymizmowi. Śledzono szczególnie podejrzliwym wzrokiem szybkie posuwanie się Japończyków ku morzom Południa; notowano drobniejsze oznaki ich infiltracji: militarnej w Indochinach, „pokojowej" na Filipinach, Malajach i na pozostałych wyspach obszarów południowej Azji. A jednak ze wszystkich tych informacyj, które napływały obawiano się wnioskować o niechybnej wojnie, czy też dalszym utrzymaniu pokoju. W planach tak strategicznych, jak i politycznych, zasada „czekać i patrzeć" zdawała się przedstawiać postawę najrozumniejszą i najlepiej dostosowaną do kryteriów opinii amerykańskiej.

Prezydentowi Rooseveltowi i jego doradcom zależało jak najbardziej na kierowaniu tą opinią. Wiedzieli oni, że opinia ta była w gruncie rzeczy „pacyfistyczna". Wszelkie przygotowania wojenne, jakkolwiekbądź niepozorne, opinię tę poruszały. Dopatrzyłaby się ona w tym prowokowania wojny, absolutnie w jej zrozumieniu niedopuszczalnej. Stąd właśnie owa dyskrecja, lękliwość nawet w przygotowaniach obronnych armii i marynarki, podjętych przed atakiem 7 grudnia 1941 r. Dzięki temu właśnie japoński konsul generalny na Oahu mógł porozumiewać się szyfrem ze swym rządem, aż do ostatniej chwili.

Tymczasem już od początku roku uczyniono bardzo poważne wysiłki celem wzmocnienia Pearl Harbor. Szef sztabu generalnego armii, gen. Marshall, oświadczył wobec komisji śledczej, którą utworzono tuż po klęsce, co następuje: „Jeśli cyfrą 100 określimy stopień przygotowania załogi i sprzętu na wyspach hawajskich, to w kanale Panamskim stopień ten wyniesie 25, a na Filipinach 10. Jeśli chodzi o wyspy Aleuckie, to praktycznie nie warto o nich wspominać."

Wśród nowego sprzętu, wysłanego na Oahu na kilka miesięcy przed atakiem japońskim, znajdował się szereg stacji „Radaru". 7 grudnia 1941 niewiele brakowało, by dzięki nim eskadry japońskie, które kierowały się ku Pearl Harbor, zostały na czas wykryte. Ogólnie zresztą można stwierdzić, że Japończykom dopisywało wyjątkowe szczęście. Ich atak zaskoczeniowy mógł skończyć

się dotkliwą porażką. Jeśli zaś do takiej porażki nie doszło, przypisać to należy naprawdę wyjątkowemu zbiegowi okoliczności.

Ostrzeżeń było bowiem trzy, każde z nich zresztą wystarczające, by uderzyć na alarm. Wywiadowi armii amerykańskiej udało się zdobyć japońskie szyfry. W ciągu nocy z 6 na 7 grudnia odcyfrowano depeszę, jaką Tokio przekazywało swemu ambasadorowi w Waszyngtonie. Depesza ta nie była niczym innym, jak ultimatum, które pp. Nomura i Kurusu mieli wręczyć Cordell Hullowi dnia 7 grudnia o godzinie 13. Attaché drugiego wydziału armii, kom. Kramer, podkreślił natychmiast, że pierwsza po południu w Waszyngtonie, to północ na Filipinach, a świt w Pearl Harbor. O godzinie 10,30 admirał Stark został powiadomiony o odcyfrowaniu depeszy, której tekst nie pozostawiał żadnej wątpliwości co do agresywnych zamiarów Japonii. Mimo wielkiej wagi tej informacji, admirał Stark nie uważał za swój obowiązek ostrzec samemu załogę Oahu, lecz zostawił ten trud generałowi Marshallowi, szefowi sztabu armii. Otóż, pech chciał, że ten ostatni, korzystając z czarującego poranka niedzielnego, urządził sobie przejażdżkę konną, którą zazwyczaj odbywał codziennie po południu. Stracono więcej, niż godzinę czasu, by go odnaleźć.

W rezultacie skomunikowano się z nim dopiero o godz. 11,50. W 10 minut później wysłał on depeszę treści następującej: „Japończycy mają przedłożyć o godzinie 13 czasu waszyngtońskiego notę, która stanowi ultimatum. Mają również rozkaz zniszczenia swych szyfrów. Nie znamy dokładnego oznaczenia wybranej przez nich godziny. Stańcie natychmiast w pogotowiu i zawiadomcie władze Marynarki." O godzinie 12.17 depesza ta została nadana przez „Western Union Company" (nie użyto ani bezpośredniego telefonu Waszyngton—Honolulu, ani też morskiej sieci radiowej, która dysponowała wówczas w Waszyngtonie potężnym nadajnikiem). Depesza została otrzymana o godz. 7.53 w Honolulu, tj. o 13,03 czasu waszyngtońskiego. Zanim jeszcze można ją było odcyfrować i doręczyć generałowi Short, który był dowódcą formacji lądowych i lotniczych w Oahu, pierwsze bomby japońskie zostały już zrzucone na lotniska wyspy i na Pearl Harbor.

Drugie ostrzeżenie mogło również wzbudzić czujność amerykańskich władz lokalnych, jeśli zostałoby im przekazane na czas. Celem bowiem podniesienia poziomu wyszkoleniowego obsady posterunków Radaru, generał Short polecił przeprowadzać codziennie ćwiczebne dyżury od godziny 4 do 7 rano.

W niedzielę 7 grudnia dyżur przy Radarze odbył się jak zwykle. Dwaj żołnierze, uważając, że nie opanowali jeszcze dostatecznie techniki swej specjalności, postanowili jednak przedłużyć sobie tym razem ćwiczenie. Jakież było ich zdumienie, gdy o godzinie 7,02 (czasu Honolulu) odkryli w odległości 132 mil na północno-wschód od Pearl Harbor coś, co zdaniem ich powinno być wielką formacją lotniczą, lecącą w kierunku Oahu. Zaniepokojeni odkryciem, zameldowali o tym swym przełożonym. Nie uwierzono im jednak. Gdyby dano wiarę ich doniesieniu, pozostałoby jeszcze conajmniej pół godziny czasu na ostrzeżenie floty i formacji obrony lądowej i powietrznej.

*

Alarm można było zarządzić również wcześniej, gdyby dowództwo poważniej zaufało depeszom, nadesłanym przez patrolujący kontrtorpedowiec „Ward". O godzinie 4-tej poławiacz min „Condor" dostrzegł przelotnie ślady jakiegoś okrętu podwodnego, donosząc o tym bezzwłocznie kontrtorpedowcowi „Ward". Przez dwie godziny obie jednostki szukały podejrzanego okrętu. O godz. 6,40 „Antares", który wracał do portu, ciągnąc ćwiczebne tarcze artyleryjskie zasygnalizował: „Sądzę, że jestem śledzony". Wkrótce też „Ward" zauważył między kadłubem „Antares" a holowanym przezeń celem, wynurzający się

(Dokończenie na str. 10)



Pierwsze dni września 1945 r. — HIROSHIMA

KWIECIEŃ 1945 — WASZYNGTON. Senat amerykański zwołuje nadzwyczajną sesję, celem rozpatrzenia przyczyn katastrofy w Pearl Harbor.



kiosk nieprzyjacielskiego okrętu podwodnego. Otwarto natychmiast ogień, nie osiągając jednak widocznych rezultatów. Kontrtorpedowiec obrzucił następnie sumiennie bombami strefę, w której pojawił się japoński okręt podwodny. Samolot patrolujący pośpieszył kontrtorpedowcowi z energiczną pomocą. Samolot ten jednocześnie ostrzegł swą bazę, o tym, co zaszło. „Ward" ze swej strony wysłał dwukrotnie depeszę: „Ostrzelałem i obrzuciłem bombami okręt podwodny w strefie defensywnej."

Do uwierzenia w możliwość nieuchronnego ataku japońskiego na Hawaje było jednak tak daleko, iż władze morskie w Pearl Harbor, otrzymując ową depeszę, nie uważały za niezbędne ostrzec ani lotnictwo ani flotę.

✱

Japończycy dokonali ataku nagle o godzinie 7,50. Samoloty torpedowe i nurkowe uderzyły na pancerniki, które stanowiły cel zwarty i masywny. (6 okrętów zakotwiczonych było w dwóch rzędach, prawie dotykając się). Bombowce, lecące na dużej wysokości, zrzuciły w tym samym czasie grad ciężkich bomb na miejsce zakotwiczenia.

Pomimo zaskoczenia personel lotniczy i morski wykazał zimną krew i odwagę. Straty materialne były jednak ciężkie: wszystkie pancerniki stały się niezdolne do walki, trzy krążowniki i trzy kontrtorpedowce zostały uszkodzone. Straty w ludziach były niemniej poważne: 2 117 oficerów i marynarzy zostało zabitych, 960 zaginionych, 876 rannych.

Z bliskiej perspektywy Pearl Harbor był klęską, która przez dwa następne lata ciążyła na całej strategii amerykańskiej na Pacyfiku. W rezultacie Japończycy uzyskali pole dla swej zaborczej agresji.

Inaczej obraz przedstawia się z oceny dalszej perspektywy. Ten niespodziany atak spowodował w Ameryce falę najgłębszego oburzenia a dla Japończyków stał się, by użyć słów Talleyranda, „więcej niż zbrodnią, bo błędem". Dzisiaj Japonia za ten błąd pokutuje.

Pierre CHAUMOIS

(W/g „Marine Nationale" oprac. las.)

JÓZEF MODRZEJEWSKI



BOMBY RAKIETOWE jako broń morska

W czasie ostatniej wojny do trzech zasadniczych broni morskich: artylerii, broni podwodnej (torpedy i miny) i bomb lotniczych przybyła jeszcze jedna — bomby rakietowe.

Pierwsze kroki zrobili podobno uczeni japońscy, którzy opracowali teoretyczne plany. Wykorzystali je praktycznie najpierw Niemcy i Amerykanie a dopiero później inicjatorzy.

Dziś tajemnica nowej broni przestała niepokoić świat. Wiemy także jakie były przyczyny jej powstania. Przede wszystkim ograniczony zasięg artylerii, chęć zwielokrotnienia siły uderzeniowej bomb lotniczych i konieczność osłabienia „morale" zarówno żołnierzy jak i ludności cywilnej—oto główne motywy, jakie kierowały konstruktorami bomb rakietowych. W ten sposób powstały dwa rodzaje nowej broni: samolot rakietowy z bombą ciężkiego kalibru od jednej tony wzwyż, kierowany przez automatycznego pilota (robot) i właściwa bomba rakietowa.

W zakresie pierwszego rodzaju mamy do zanotowania typ niemiecki V1 i typ japoński.

V1 był samolotem o długości 4 m, rozpiętości skrzydeł 5 m, ważył w locie około 3 tony. Kadłub stanowiła bomba (ładunek wybuchowy) turbina i materiał napędowy; nad nim umieszczono komorę spalinową.

Wyrzucano go z wyrzutni lądowej albo z samolotu typu „Heinckel He 111" w locie.

Typ japoński różni się od niego głównie tym, że robota zastępował ochotnik - samobójca. Zabierał go dwumotorowiec i podwoził do rejonu frontowego.

Drugi rodzaj czyli właściwą bombę rakietową reprezentuje niemiecki V2 i amerykański „Jorgon".

Przypatrzmy się bliżej typowi niemieckiemu. Wyprodukowano ogółem w Mittelwerk (Nordhausen) 6320 pocisków, z których każdy miał długość 16 m a szerokość w części środkowej 2 m. Waga ogólna pojedyńczego V2 dochodziła do 12 ton, z czego 980 kg stanowił materiał wybuchowy, alkohol w pierwszym zbiorniku 3,5 tony, skroplony tlen 5 ton i 2700—3000 kg sama rakieta.

Ładunek materiałów pędnych spalał się w ciągu 1 minuty dając szybkość wylotową 5500 km/godz. Na wysokości 40 km nad ziemią następuje pochylenie się bomby w kierunku celu i wyjście z kręgu działania fal radiowych. Dalszy lot odbywa się na podstawie prawa bezwładności. Spada w odległości 350 km od miejsca wystrzelenia z szybkością 3500 km/godz. Energia upadku równa się energii równoczesnego uderzenia pięciu pociągów towarowych (po 50 wagonów) jadących z szybkością 100 km/godz. Czas przelotu — 5 minut.

Niemcy przeznaczyli 60 bomb V2 do ostrzeliwania Nowego Jorku, ale brak surowców uniemożliwił wytworzenie odpowiednich typów.

Amerykański „Jorgon" jest znacznie mniejszy. Nosi ładunek wybuchowy o wadze tylko 45 kg a szybkość maksymalna ogranicza się do 880 km/godz. Szybkość niemieckich i obecnie amerykańskich bomb rakietowych przewyższa znacznie szybkość pocisków artyleryjskich, nawet broni małokalibrowej i dziesięciokrotnie V1.

Zarówno samoloty rakietowe jak i rakiety właściwe zamyślano początkowo używać bez pośrednictwa samolotów i okrętów, później wady naturalne nowej broni a więc: 1) niecelność spowodowana dużym rozrzutem i 2) niemożność kierowania jej falami radiowymi przez cały czas lotu aż do opadnięcia na cel, zmusiła konstruktorów do wykorzystania pośrednictwa. Dawało to możliwość podwiezienia pocisków rakietowych w najbliższą odległość od

(D. c. na str. następnej)

celu (rezygnacja z zasięgu) i celny rzut w obiekt atakowany (wykorzystanie wielkiej siły uderzenia). Trzeci element — demoralizacja — początkowo bardzo skuteczny choćby ze względu na nowość broni i brak środków przeciwdziałających ulegał osłabieniu proporcjonalnie do czasu.

Niemcy przeprowadzili kilka takich ataków z samolotami rakietowymi V1 na morzu Śródziemnym korzystając z pośrednictwa samolotu „He 111", który ładował je w powietrzu paliwem i uruchamiał ich napęd. Okazało się, że celność tych pocisków wystrzeliwanych w powietrzu jest mniejsza niż z wyrzutni lądowych, ale skutki trafień zostały zwielokrotnione wobec bliskości celu.

Pierwszy atak V1 przeciw celom morskim został przeprowadzony w czasie desantu sprzymierzonych w zatoce neapolitańskiej. Dwie „bomby latające" trafiły angielski okręt liniowy „Warspite" (30.600 ton) i uszkodziły go tak daleko, że musiał być odholowany do Gibraltaru. Dalsze ataki niemieckie zmierzające do całkowitego zniszczenia pancernika uniemożliwił ORP. „Ślązak", znany pogromca niemieckich samolotów.

Kwestię zwalczania bomb V1 ułatwił Radar wykrywający je w powietrzu, a nadto sprzężony z artylerią pl. zaczął siać spustoszenie. Pewna bateria artylerii pl. USA nad kanałem La Manche zestrzeliła pewnego dnia ze 150 wystrzelonych „bomb latających" aż 147. Drugim groźnym przeciwnikiem okazały się samoloty myśliwskie. Sami lotnicy polscy rozsadzili 223 bomb V1.

Dla obsługi pl problemem pozostał fakt czy atakują bombowce czy samoloty z pociskami rakietowymi.

Tak więc udało się jeszcze raz Niemcom przeprowadzić skuteczny atak i zatopić 9. 9. 1943 włoski liniowiec „Roma" (35.000 ton), niezupełnie wykończony.

Dalsze ataki psuły wypadki szczególnie przy ładowaniu w locie V1, kiedy to wybuchały pożary i zdarzały się wybuchy. Wiele „He 111" rozleciało się razem z niebezpiecznym „ładunkiem.".

Przykład niemiecki pobudził jednak Amerykanów, którzy zaczęli stosować na szerszą skalę użycie swojej bomby rakietowej w operacjach na Pacyfiku. Przeprowadzono szereg pomyślnych akcji przeciw wielkim okrętom japońskim. Niestety raport admirała Kinga nie wyróżnia ofiar zwykłych bomb lotniczych i ofiar „Jorgonów" ujmując je w ogólną cyfrę, która przedstawia się następująco: zatopiono 5 okrętów liniowych (z tego 3 częściowo w porcie Kure), 18 krążowników ciężkich i lekkich, 10 lotniskowców floty, 1 lotniskowiec eskorty, 48 kontrtorpedowców i 9 okrętów podwodnych.

Możemy przypuszczać, że obiektami ataku amerykańskich bomb rakietowych były szczególnie okręty japońskie zbudowane w czasie wojny z uwzględnieniem możliwości trafienia najcięższymi bombami lotniczymi jak okręty liniowe „Yamoto" i „Musai" po 46.000 ton, oraz lotniskowce typu „Amagi" po 30.000 ton i typu „Kaio" po 14.000 ton. Równocześnie prawdopodobnymi celami były słynne japońskie krążowniki waszyngtońskie typu „Atago" z potrójnymi dnami.

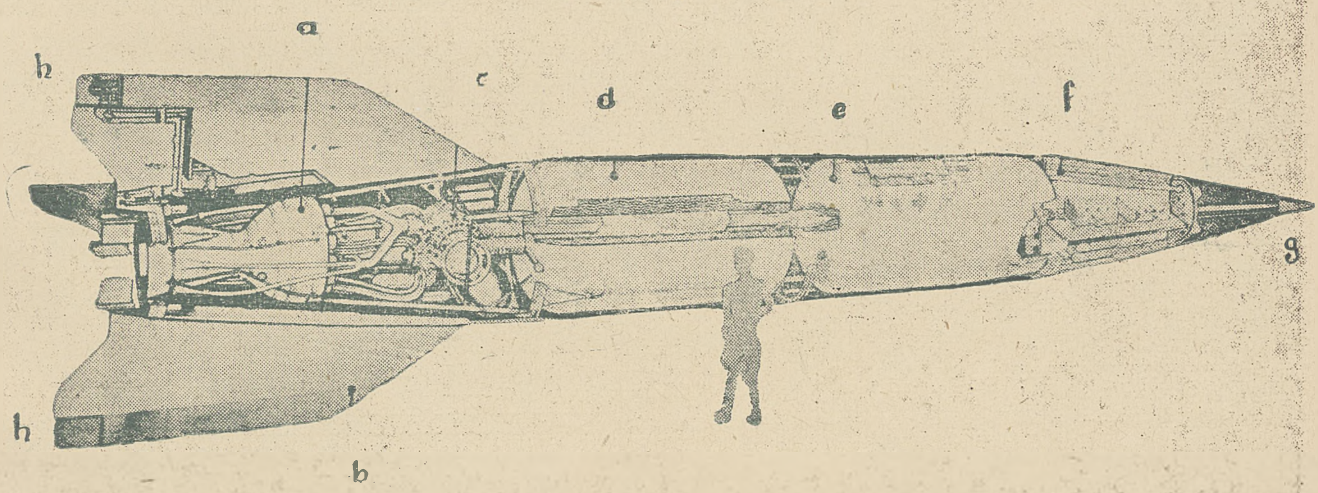
Wobec znacznego oddalenia baz wojenno - morskich Stanów Zjednoczonych od rejonów bojowych należy przyjąć, że wystrzeliwanie „Jorgonów" odbywało się ze zdobytych na wrogu wyspach lub z lotniskowców, które też z tego zdaje się powodu otrzymały wzmocnienia pokładu — lądowiska.

O wynikach japońskich „bomb latających" zbliżonych do V1 nie mamy także jeszcze dokładnych danych. W każdym razie zostały one użyte znacznie później niż amerykańskie, bo dopiero po niepowodzeniach z samolotami samobójczymi „Kamikaze".

Problem broni rakietowej jako broni okrętowej zajmował dalej konstruktorów. Niemcy pracowali już nad modelem okrętu podwodnego wystrzeliwującego zmniejszone pociski V2 z głębin morskich, Amerykanie zaś zbudowali okręt wojenny mniejszych rozmiarów, który zamiast artylerii otrzymał sześć wyrzutni rakietowych sprzężonych po dwie na trzech platformach (jedna na dziobie, dwie na rufie). Chodzi tutaj o wykorzystanie małych pocisków rakietowych w rodzaju niemieckich „krów", które mogą topić najgrubsze pancerze okrętowe.

Broń rakietowa zdaje się będzie musiała jeszcze korzystać z pośrednictwa samolotu i okrętu. W każdym razie jej chrzest bojowy w ostatniej wojnie dał jej trwałe miejsce obok dotychczasowych trzech broni głównych na morzu.

Przekrój V-2.



V-2 o długości 13,7 m. i średnicy 1,67 m. nie jest nowością. Jest on końcowym wynikiem długiej serii wynalazków i poszukiwań zapalników czym zajmowali się Niemcy od dwudziestu lat z górą.

Widzimy kolejno od lewej ku prawej:

a) cylinder spalania
b) stateczniki
c) zespół turbin i pomp
d) zbiornik tlenu w stanie płynnym o pojemności 4.951 kg.
e) zbiornik spirytusu o poj. 3.447 kg.
f) przegroda aparatury kontrolnej
g) ładunek materiału wybuchowego kruszącego wynoszący 974 kg. amatolu, wreszcie zapalnik uderzeniowy.

Jak wynika z rysunku, rakieta jest sterowana automatycznie podczas swego przelotu na co wskazują stery (h, h). Pocisk więc musi być wyposażony w urządzenie żyroskopowe podobnie jak torpeda.



Poniższy foto-montaż obrazuje poszczególne fazy zawodów, w których Marynarka Wojenna zajęła zaszczytne drugie miejsce. **Na pierwszym zdjęciu.** zwycięzcy Sztafety Olimpijskiej: st. mar. Jan Wenta, st. mar. Jerzy Górny, mar. Wł. Słabolepszy i mar. Zb. Twarogowski. **Niżej:** zdobywca tytułu mistrza w boksie wagi ciężkiej, mat Karolewski i znany zapaśnik bosm. J. Łapiński. **Dalej od góry:** Widok trybun, wypełnionych publicznością, defilada zawodników Mar. Woj., drużyna piłkarska „Flota", fragment zwycięstwa na ringu mar. S. Buzowskiego (mistrz wagi lekkiej). **Z prawa od góry:** Zwycięski bieg Sztafety Olimpijskiej, w której Marynarka Woj. zajęła pierwsze miejsce. Szermierze zdobyli dla Mar. Woj. pierwsze miejsce. **Niżej:** Nagrodzeni zwycięscy zawodnicy Mar. Woj. **U dołu:** Kmdr. J. Urbanowicz, kmdr. de Walden i kpt. Skorupski w otocz. nagrodzon.



W dniach od 22.IX.46 r. do dnia 27.IX.46 r. odbyły się pierwsze zawody sportowe o Mistrzostwa Wojska Polskiego, w których reprezentacja Marynarki Wojennej zajęła w ogólnej punktacji drugie miejsce na 10 zespołów.

Pierwszy dzień zawodów stał pod znakiem dużych sukcesów Marynarki Wojennej. W lekkoatletyce sztafeta 4×100 po porywającym widownię biegu zajęła pierwsze miejsce w doskonałym czasie 47 sekund. St. mar. Leitgeber w pchnięciu kulą zajął pierwsze miejsce wynikiem 12 mtr. 35 cm a mar. Twardowski III miejsce wynikiem 11 mtr. 91 cm. St. mar. Wenta w biegu na 1500 mtr. zajął drugie miejsce w czasie 4 min. 25,7 sek. W boksie mat Iwański, mar. Karolewski, mar. Luck i mar. Buzowski swymi zwycięstwami zakwalifikowali się do ćwierćfinałów. Drużyna szermiercza w składzie st. bosmani: Grechuta, Kazimierski, Woryńczak i Zieliński byli rewelacją turnieju szermierczego, kwalifikując się do finału i zdobywając dla Marynarki Wojennej zaszczytne I miejsce zespołowe.

Drużyny piłki nożnej i koszykówki po swych zwycięstwach zakwalifikowały się do dalszych rozgrywek by w rezultacie zdobyć II miejsce w turnieju; piłkarze ulegając w finale po zaciętej walce DOW V w stosunku 2:3 a koszykarze DOW VII w stosunku 27:30.

Następne dni stały pod znakiem dużych sukcesów 4 naszych bokserów, którzy w nieprzerwanym pochodzie zwycięskich walk, kończących się przeważnie nokautami zdobyli 4 tytuły Mistrz. W. P. w wagach: koguciej (mat Iwański), lekkiej — mar. Buzowski, półciężkiej — mar. Luck, ciężkiej — mat Ka[illegible] [illegible] mat Iwański zdobył nagrodę najlepszego boksera w Wojsku Polskim. W ten sposób bokserzy Marynarki Wojennej zdobyli bezapelacyjnie drużynowe mistrzostwa Wojska Polskiego.

W skokach do wody bezkonkurencyjnym w swej wysokiej klasie w Wojsku Polskim okazał się mar. Tomaszewski, zajmując I-sze miejsce. Wspaniałym akordem, kończącym Mistrzostwa była sztafeta olimpijska, wygrana przez Marynarkę Wojenną w doskonałym czasie 3 m 41 sek. Bohaterem sztafety był st. mar. Wenta, który przebiegł 800 mtr. w czasie 2 min. 3 sek., dystansując następnego biegacza o 15—20 mtr.

E. Gąsiorowski kpt. mar.



Marszałek Polski Michał Żymierski składa gratulacje kierownikowi ekipy sport. Mar. Woj. kpt. Skorupskiemu



BRUNON DZIMICZ

Dziurawa Germania

VI

12 przygód mata ~ Moreli

Zapadała noc. „Ulewa" bez ogni wysunęła się z awanportu i zatańczyła na głębokim oddechu oceanowych wód. Kurs był południowo-zachodni, aby okrążyć róg Kornwalii, a potem ostro skręcić w prawo do rozwartej cieśniny Św. Jerzego.

Tak kierował wywiad lotniczy, takie zarządzenia wyszły z dowództwa zespołu.

Wracając od atlantyckich wybrzeży Zielonej Wyspy przed samym zachodem słońca patrolujący lotnicy zobaczyli zarysy szybko zanurzającego się cygara w ciemniejącej otchłani morza Iryjskiego. Rzucili kilka bomb głębinowych, wyników nie dojrzeli. Umiejscowili winowajcę zamieszania, zawiadomili bezdrutem punkty obserwacyjne zatonu brystolskiego i polecieli dać odpoczynek skrzydłom i motorom na przestrzennych płaskowzgórzach Pembroku. Stąd wyrwanie pilnym nakazem kontrtorpedowca „Ulewa" z bezpiecznego od wrogów lądowych i morskich, a częściowo i powietrznych, przytulnego miejsca postoju, stąd narzekania podczas alarmu bosmana pokładowego Szaleja, że „chłopcy mają razem tyle nóg, co ta stonoga. I tak samo, jak ta nieboga, nie wiedzą co z nimi robić, boć ledwo łażą"...

Ale wiadomo, bosman chciałby, aby załoga fasowała wrotki, mawiał Morela, a po trapach właziła na rękach. Drzymała mawiał gorzej, bo coś o śmigle wstawionym w niecałkiem przez przyrodę przystosowane miejsce. Lecz wszyscy zgadzali się, że bosman to morowiec, który spluwał nie do jednego morza, i wie czym zachęcić do wysiłku marynarza, nie ciągnąc go za kogucią kołyskę...

Z mgławym świtem, mijając według ostatnio poprawionych map taktycznych szeroką cieśninę Św. Jerzego, tę południową bramę morza Iryjskiego, „Ulewa" dziarsko, lecz rozważnie, zbliżała się do swego niepewnego celu: od meldunku lotnika minęło dziesięć godzin. Pod zamazanymi szarugą mgły brzegami, śmigały szybkobieżne patrolowce i przemykały się pękate balie żeglugi przybrzeżnej. Zaopatrzenie dumnych wysp musiało iść. ...Inaczej ...inaczej zabrakłoby tchu anglosaskim gadułom, czyli

tym, co tam wśród milczków przepychają się na areny świata.

Dowódca trzymał się krawędzi przybrzeżnego pasu mgły, leżącej pod skalistymi urwiskami Walii. Cały osprzęt podsłuchowy był w robocie, ale przecież u wroga tak samo...

— „Nie chodzić w prawo!"...

— „Nie chodzić w prawo" — powtórzył jak echo Morela. Po co miał pchać się w kleistą pod brzegiem połać mgły, pomyślał.

W poprzek rozlewistej cieśniny przeleciał zwiadowca. Nie nadał nic.

Niespodzianie obserwator z bocianiego gniazda wrzasnął przez rurę głosową: „Piętnaście stopni lewo od kursu dwa białopienne burzany idą na nas... Torpedy..." dodał.

Morela instynktownie położył ster lewo: dziobem do wroga. Zoczył burzany od śmigających torped.

Dowódca momentalnie odwrócił się i chociaż pogroził palcem, przyzwalająco kiwnął głową, zwiększając jednocześnie ilość obrotów na telegrafie maszynowym... — „Środkiem kanału między torpedami, Morelo".

Nie zdążył Morela odpowiedzieć sakramentalnym: „Środkiem kanału..." gdy dwie torpedy jedna z prawej, druga z lewej burty śmignęły obok rwącej całą parą „Ulewy"... i znikły w przybrzeżnej mgławicy. Jeszcze parę chwil i ostro zahuczały czterokrotnie bombowe buczki na rufie okrętu i nad gładzizną o kręgami rozbiegających się falkach, tak jakby w tym miejscu coś niedawno wzburzyło morze, minerzy subtelnie odczepili bomby głębinowe nastawione na gammę głębokości.

Sekundy oczekiwania... Hen! już pół mili za rufą cztery wspaniałe wytryski a potem przytłumiony huk zapewniły, że zapalniki bomb nie zawiodły...

„Ulewa" zwolniła bieg... Dziesiątki szkieł: lunety, lornetki, dalmierze badały skrupulatnie powierzchnię wód.

Raptem sygnaliści zoczyli nieopodal miejsca wybuchów błysk szkieł peryskopu. Potem wynurzył się do połowy kiosk; pokrywę otwarto widocznie momentalnie, gdyż ledwo zdążył wyskoczyć jeden człowiek — „Ulewa" już zionęła ogniem prawoburtowej baterii. Nie miała zamiaru czekać na jakąś przebiegłą niespodziankę bezlitosnych oczajduszy.

Kiosk znikł.

— „Wstrzymać ogień!"

Na nieco wygładzającym się akwenie widać było tylko mały ciemny punkt — głowę chyżego Fryca, który zdążył się wysmyknąć ze stalowego cygara.

Nadspodziewanie znów coś wynurzyło się w pobliżu głowy Fryca. Coś większego od tej głowy. N. K. M. dziobowy zagrał wzdłużną serię. — „Możemy wrócić" — zadecydował dowódca, „to boja łącznościowa: nasz wróg przymusowo spoczywa na dnie... Kawałów nie będzie...".

Morela kładł ster prawo na burtę.

Gdy „Ulewa" przybliżyła się do boi, opuszczono motorówkę, ale... tradycyjnie brodaty Fryc nie doczekał się mocnych ramion ulewiaków... zachłysnął się widocznie.

Z ciekawości podeszli do boi: tonęła też, przedziurawiona. Nadpis „U 213 Germania Kiel" znikał pod wodą...

— „No, patrzcie", — powiedział tylko bosman, gdy dowiedział się, że wrócono bez Fryca, — „przecie nadczłowiek, a po wodzie chodzić nie potrafił"...

„Ulewa" zawróciła na południe po dokładnym wykonaniu zadania. Morela zeszedł ze steru, przekazując go zmianie, z poczuciem, że dobrze zasłużył się swemu okrętowi. Parę sekund spóźniony zwrot... mogło by być po „Ulewie". Radiostacja wesoło nadawała szyfr do dowódcy zespołu, ale wszyscy wiedzieli o czym: parę tuzinów szkopów wykitowało i to nie byle w czym, bo w stalowym cygarze, z tego gatunku, co to I-szy Lord Admiralicji nie znosił, ani w tej, ani w tamtej wojnie... — „Ale my też, co grubo ważniejsze", gadali sobie ulewiacy.

Brunon Dzimicz.

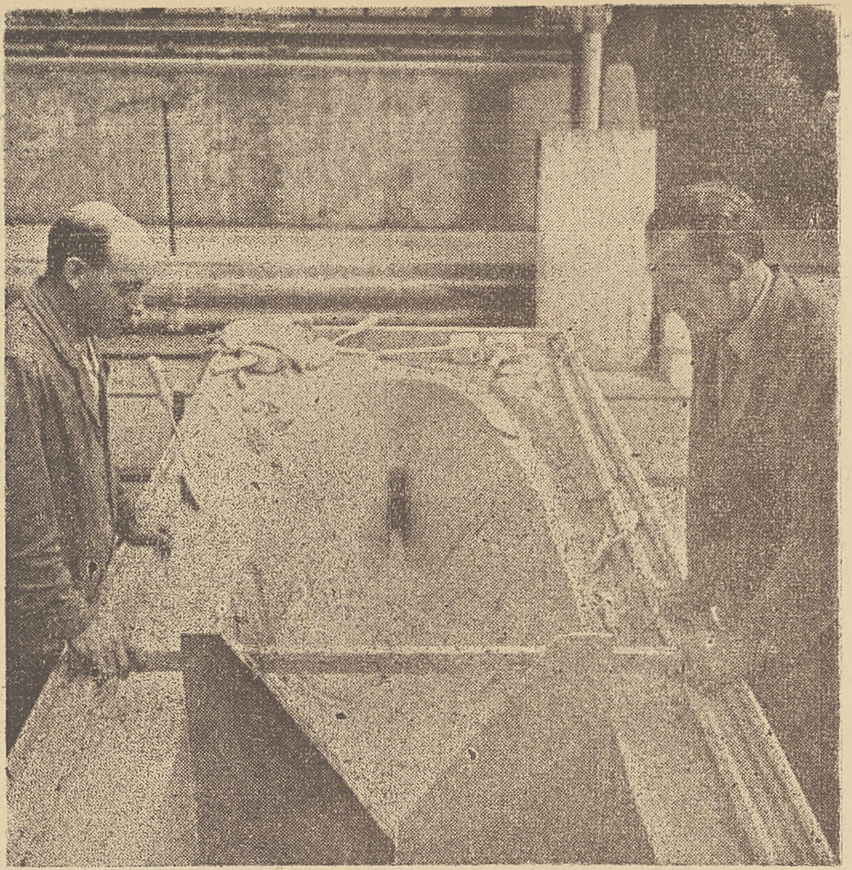
TREŚĆ POPRZEDNIEGO NUMERU (7-go)

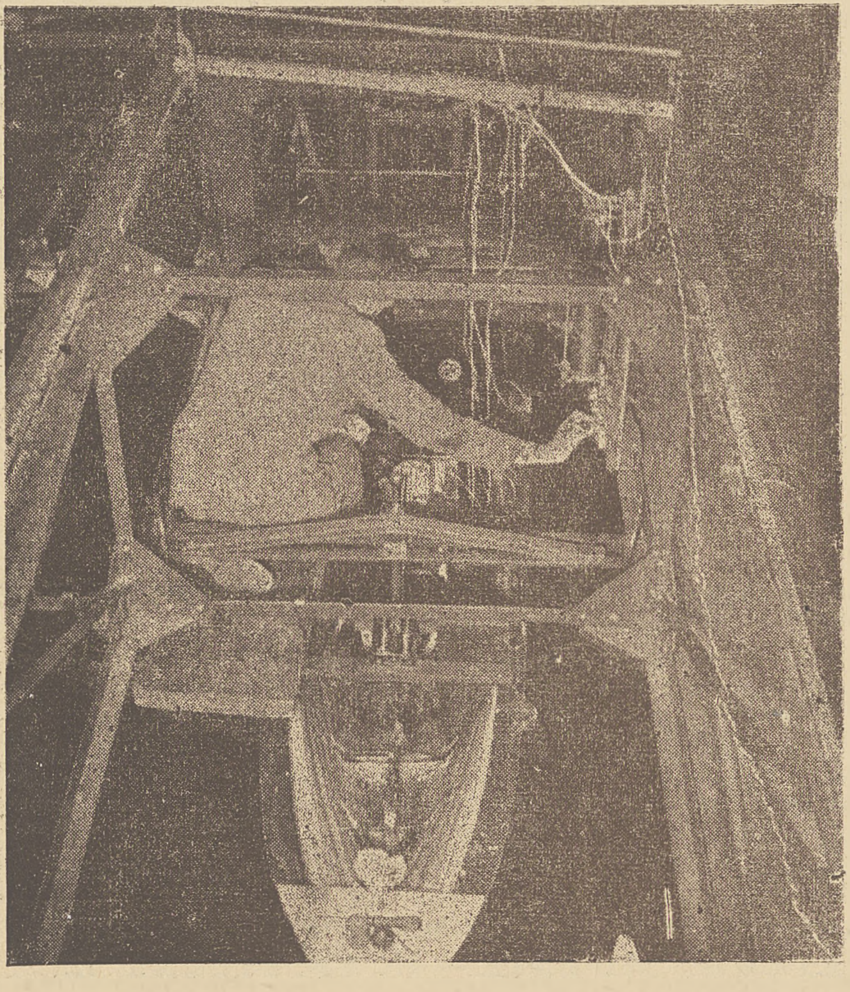
»Marynarza Polskiego«

Dwa tygodnie na Wybrzeżu — Fotoreportaż z Kadry Mar. Woj. — Dane polskich okrętów podwodnych. — W rocznicę bitwy pod Lenino. — Ludzie w bieli (Reportaż ze Szpitala Mar. Woj.). — Kursanci ofic. Szkoły Mar. Woj. piszą... — Dzień pracy marynarzy radzieckich. — Kres potęgi włoskiej na morzu. — Transportowce podwodne. — Przekrój okrętu podwodnego. — O.R.P. „Orzeł". — W Marsylii (Korespondencja z „Daru Pomorza"). — Pokuta słonego Modzela (12 przygód mała Moreli) — Shanghai (z cyklu: Oblicza portów świata). — Felieton: Tajemnica Dziobatego Billa. — Nowe wynalazki. — Kronika zagraniczna. — Wśród książek. — Z minionej wojny. — Czy wiecie, że... — Rozrywki i humor.

Objętość: 28 str. **Cena egz.: 15 zł.**

PRZYPOMINAMY, ŻE POPRZEDNIE NUMERY (1—7) NABYĆ MOŻNA W ADMINISTRACJI „MARYNARZA POLSKIEGO" GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12.





NARODZINY STATKU

Przed położeniem stępki...

...projektowane kształty przyszłego okrętu, czy statku handlowego przechodzą egzamin sprawności fizycznej.

W pracowniach badań fizycznych plany statku mogą ulec pierwszym modyfikacjom, jeśli ograniczone rozmiary doku spowodują konieczność „przycięcia" dziobu statku o kilkadziesiąt cm; przy jednostkach handlowych szybkość statku niezmiennie ustępuje pierwszeństwa jego pojemności.

Samo projektowanie linii kadłuba statku pozostaje ciągle bardziej kwestią sztuki, niż wiedzy. Nie ma bowiem na całym świecie takiej formuły, która by pozwoliła człowiekowi przyłożyć ołówek do arkusza i w ten sposób stworzyć wdzięczne, płynne linie statku w jego zarodku. Dokonuje się tego przy pomocy giętkiej, cienkiej jak zapałka, listwy, długości np. 1,5 m. Listwę tę umieszcza się na wielkim stole kreślarskim, unieruchamiając ją ciężarkami, rozmieszczonymi od dziobu po rufę mającego wyłonić się profilu. Następnie nadaje się tej listwie linię kadłuba, trasując je końcem ołówka, linijki, czy choćby — czubkiem palca. Tak właśnie rodzi się statek. Pozornie proste — prawda? A jednak grono panów, bawiących się takimi listewkami, to ludzie, z których każdy pracował ze 4 lata w stoczni, dobrych kilka lat w kreślarniach okrętowych i przez następnych 20 lat nabywał doświadczenie praktyczne.

Kolejne stadium badań prowadzi do modelarni, gdzie powstaje woskowy protoplasta statku. Tu foremkarze, kierując się sporządzonym planem, wyrabiają w pudle, podobnym do ogromnej trumny, wielką formę z glinki porcelanowej. Jednocześnie inni robotnicy robią z drewnianych przegród i łat kruche, płótnem obciągnięte „jądro"

(Dokończenie obok)

Na zdjęciach:

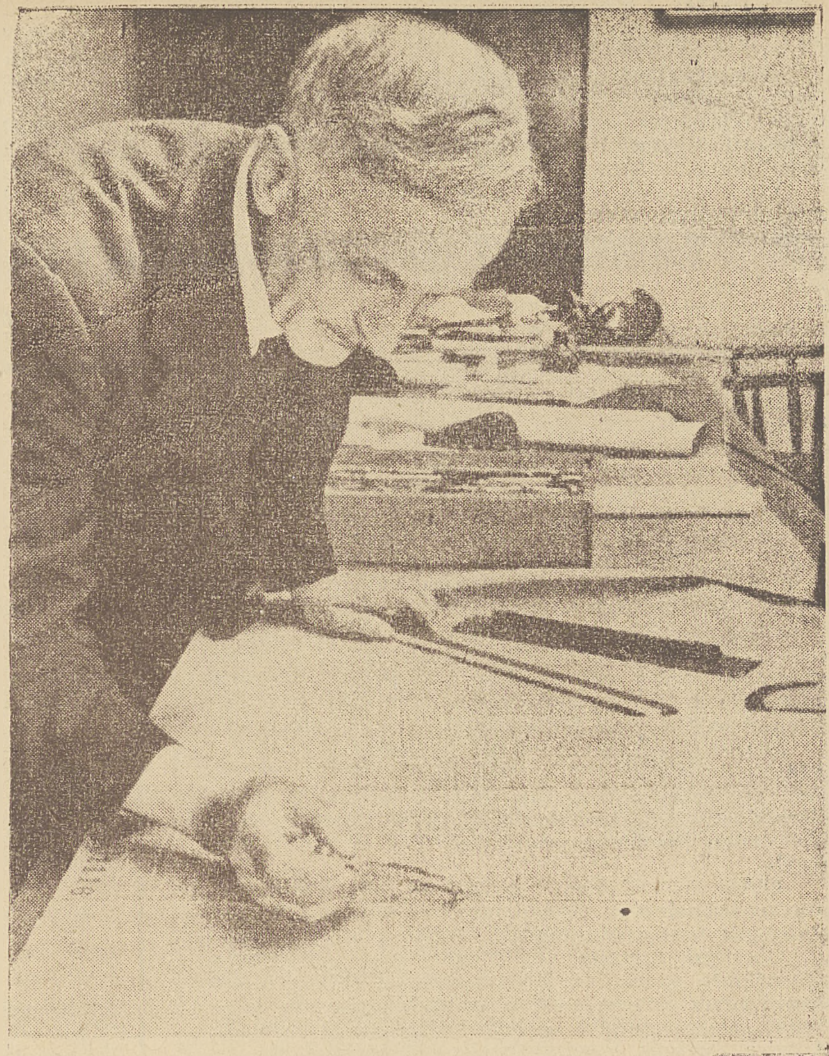
Dwaj rzemieślnicy sporządzają formę z glinki porcelanowej w pudle, przypominającym olbrzymią trumnę. Trzymają oni jedną z płyt profilowych, oddających wiernie projektowane linie statku. Jest to część pierwszego stadium próby, która trwa około miesiąca.

Model znajduje się pod ruchomą platformą. Tuż nad wodą jeden z ekspertów porusza się wzdłuż basenu, obserwując i notując spostrzeżenia, zwłaszcza zaś sposób, w jaki profil modelu rozcina powierzchnię wody.

HANDLOWEGO

statku. Jądro to opuszcza się do glinianej formy i pomiędzy glinę a płótno, wlewa się ok. pół tony roztopionego wosku. W rezultacie powstaje świetnie utrzymujący się na wodzie model statku.

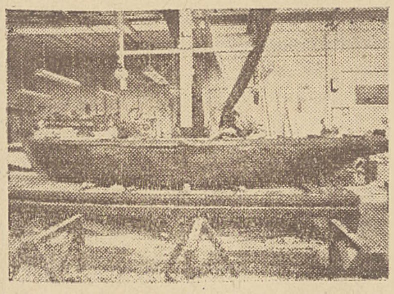
Skoro model jest wykończony, poddaje się go pierwszej próbie w specjalnym basenie, długości blisko 170 m, gdzie umieszcza się go pod olbrzymią ruchomą platformą, unosząca instrumenty pomiarowe i ekspertów naukowych. W basenie tym, model może poruszać się wzdłuż na mechanicznych rolkach z dowolną szybkością, aż do 7 m na sekundę. Gdy rozliczne próby dadzą pomyślne wyniki, plany kształtów kadłuba zwija się w rolkę i odsyła do stoczni.



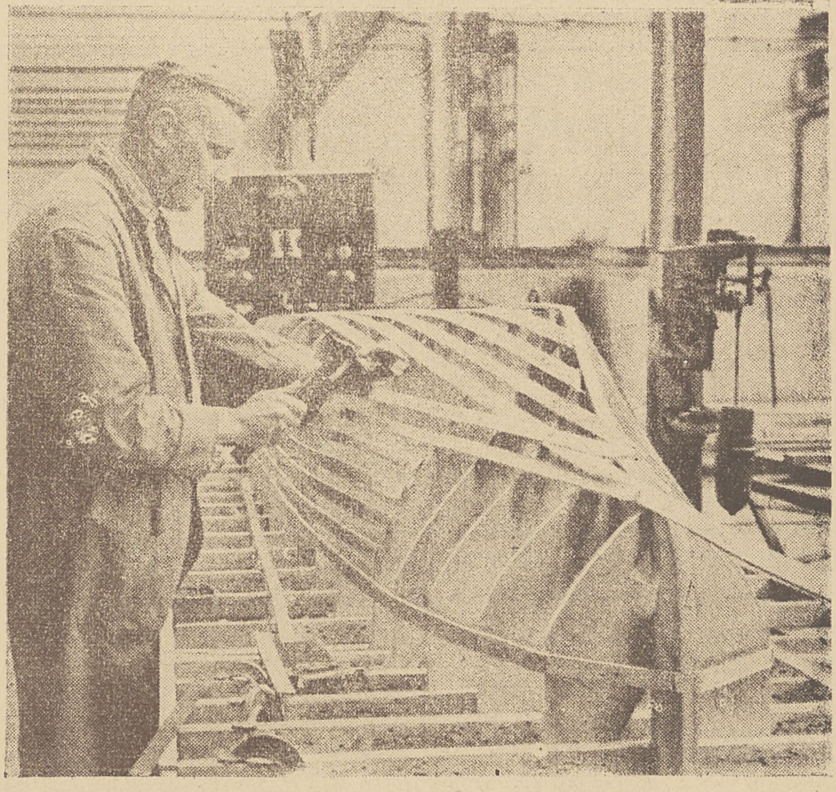
Zdjęcie u góry na prawo:

Naczelny inżynier badawczego laboratorium fizycznego przy pracy nad planami nowego statku handlowego. Specjalista ten odpowiedzialny jest za próby w basenie eksperymentalnym.

W rezultacie zalania formy glinianej z zawieszonym wewnątrz sztywnym jądrem otrzymuje się całkowity model statku. Model jest dostatecznie wytrzymały i ciężki, by reagować na ciśnienie wodne w dokładnie ten sam sposób, co normalny statek morski. W danym wypadku



chodzi o szybki transportowiec. Model dostosowany jest do konturów planu linii kadłuba i następnie przechodzi do basenu eksperymentalnego.



Zdjęcie na prawo:

Pokryte płótnem jądro modelu, sporządzone z drewnianych przegród i łat, przygotowywane jest równocześnie z glinianą formą, do której się następnie go opuszcza. Wolną przestrzeń między formą a jądrem zalewa się woskiem.

POTĘGA CENTRALI GOSPODARCZEJ RUCHU SPÓŁDZIELCZEGO W POLSCE

Centrala gospodarcza ruchu spółdzielczego „Społem", to olbrzymia hurtownia, posiadająca 301 hurtowych oddziałów powiatowych. Prócz tego „Społem" prowadzi hurtownie materiałów włókienniczych, żelaza, węgla, książek i papieru.

Wydział rolniczy skupuje za pośrednictwem spółdzielni wiejskich produkty rolne i hodowlane, by przez sklepy spółdzielni miejskich zaopatrzyć świat pracy w miastach i osiedlach fabrycznych w żywność. Wydział przemysłu rolnego wspomaga Spółdzielnie Samopomocy Chłopskiej w prowadzeniu tysięcy drobnych wytwórni przemysłowo-rolnych.

Potężny zakres działania ma wydział produkcji. Prowadzi on oprócz 102 młynów, 86 zakładów przemysłowych, jak fabryki przetworów owocowych, cukierków, chemiczne, octownie, makaroniarnie, kaszarnie, olejarnie, palarnie kawy i fabryk cykorii, browary, drożdżownie, przemysłowe zakłady rybne, przemysłowe zakłady drzewne, fabryki przerobu włosia i fabryki konserw.

Obroty „Społem" wynoszą ponad 40 miliardów złotych rocznie, a instytucja ta zatrudnia obecnie ponad 28 tysięcy pracowników i przygotowuje nowe kadry spółdzielców.

Obok potężnej centrali „Społem" istnieją jeszcze centrale: materiałów budowlanych i spółdzielni wytwórczych. Prócz tego spółdzielczość wespół z rządem utworzyła centralę rybną, centralę mięsną oraz Towarzystwo Połowów Dalekomorskich p. n. „Dalmor".

Dla potrzeb spółdzielni oszczędnościowo-kredytowych i dla finansowania ruchu spółdzielczego powołano do życia centralę finansową pod nazwą Bank Gospodarstwa Spółdzielczego. Powstał on z połączenia Banku Społem z Centralną Kasą Spółek Rolniczych.

Głównym zadaniem tej centrali jest koncentrowanie oszczędności zasobniejszych spółdzielni i dostarczanie kredytów spółdzielniom słabym finansowo.

Zarówno centrale spółdzielcze jak i wszystkie spółdzielnie należą do Związku Rewizyjnego, który czuwa przez swych rewidentów nad zgodnością działania całego aparatu spółdzielczego i uczciwością. A więc Związek Rewizyjny stanowi niejako klamrę spinającą całość ruchu spółdzielczego w Polsce.

KSIĄŻKI NADESŁANE

Alojzy Targ — „Śląsk w okresie okupacji niemieckiej 1939—1945". Wydawnictwo Zachodnie, Poznań, 1946. Okładkę projektował artysta-malarz A. Krakowski. 92 str. — Cena 90.— zł.

Dr Maria Czekańska — „Z biegiem Odry". Wydawnictwo Zachodnie, Poznań, 1946 r. Okładkę projektował art.-malarz A. Mueller. W tekście 22 zdjęcia i 1 mapka, 136 str., cena 120 zł.

W następnym numerze: BUDUJEMY MODEL TRAWLERA

ORAZ FOTOREPORTAŻ z „Daru Pomorza" „Marsylia - Gibraltar - Southampton"

PRAPREMIERA „WYROKU"

w Teatrze Mar. Woj. w Gdyni

Teatr Domu Marynarki Wojennej został w ostatnich miesiącach wzmocniony wieloma znanymi artystami scen warszawskich i krakowskich. Zespół w swym nowym składzie pod kierownictwem reżysera J. Merunowicza, (swego czasu asystenta Osterwy) kpt. K. Lecha i ppor. Jerzego Laua przystąpił do pracy, otwierając sezon wystawieniem nowej, niegranej jeszcze sztuki zdolnego autora Pepłowskiego p. t. „Wyrok". Prapremiera tej sztuki grana na scenie Teatru Domu Mar. Woj. jest najlepszą miarą ambicji a zarazem poziomu i możliwości nowego zespołu.

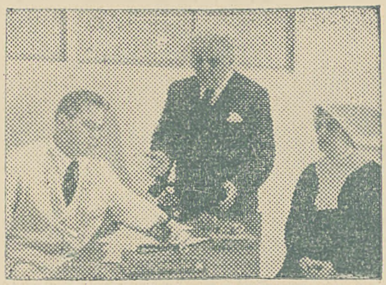
Sama sztuka, mająca za tematykę działalność podziemną w okresie okupacji, posiada wszystkie walory dobrego dramatu wojennego o żywej i emocjonującej akcji. Rzecz dzieje się w sanatorium, na teren którego nieoczekiwanie przenosi się działalność organizacji podziemnej. W ten sposób grupa ludzi, usiłująca zachować „neutralność" w stosunku do Niemców, zostaje nagle wciągnięta w niebezpieczną grę. Pod wpływem członka organizacji podziemnej i palących, jak oskarżenie, wyrzutów siostry Wandy, która uratowała Żyda, kryjąc go w sanatorium, dr Mikosz przystępuje do współpracy z organizacją, dzięki czemu zostaje wykryty doskonale zakonspirowany w sanatorium szpieg niemiecki, uchodzący za profesora. Jedynie intendent i siostra przełożona pozostają nadal „neutralni" w obawie niemieckich represji. Akcja obfituje w momenty pełne dramatycznego napięcia, jak wkroczenie gestapowców, którzy jednak okazują się przebranymi bojowcami podziemia. Niebezpieczeństwo wiszące od początku nad grupą ludzi wciągniętych w wir wypadków, zostaje zażegnane dzięki unieszkodliwieniu szpiega, któremu sąd organizacji podziemnej odczytuje wyrok śmierci.

Spośród artystów, na wyróżnienie zasługują: Pietraszkiewicz w roli Brożka, członka podziemnej organizacji, Kitka-Sokołowski, który wiernie oddał trudną i niewdzięczną rolę szpiega. Romanowska jako siostra Wanda wczuła się dobrze w rolę, oddając świetnie dynamikę i zapał młodej Polki — patriotki.

Reszta zespołu z Zastrzeżyńskim, Gwiazdowskim, Bukowskim i Hałacińską na czele, również wywiązała się doskonale ze swego zadania. Warto jeszcze podkreślić udany debiut aktora odtwarzającego rolę gestapowca. Dekoracje ppor. Preysnera pomysłowe i efektowne.

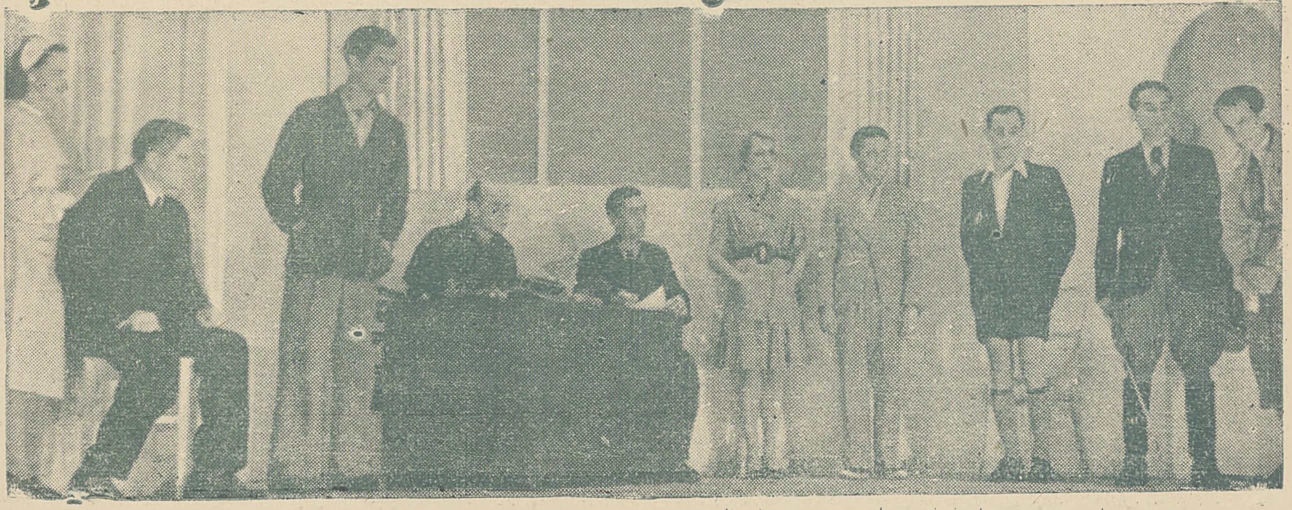
Sukces „Wyroku" niewątpliwie będzie bodźcem dla dalszej działalności Teatru Domu Marynarki Wojennej. Jak się dowiadujemy w przygotowaniu jest komedia francuska Roger Ferdinanda, również z okresu okupacji p. t. „Szczeniaki", w przekładzie Jana Wrzosa. **Jot-wu**





Jerzy Pietraszkiewicz (siedzi) w roli partyzanta Brożka i Kitka-Sokołowski w roli profesora — szpiega.

Akt I: narada. Artyści: Zastrzeżyński w roli doktora Mikosza, Bukowski — intendent, Jarszewska — siostra przełożona.



Finałowa scena: oskarżenie i odczytanie wyroku.

Czytelnicy piszą...

DO REDAKCJI „MARYNARZA POLSKIEGO"

Przeczytawszy w „Marynarzu Polskim (Nr 6 wrzesień 1946 r.) artykuł „Westerplatte" nie mogę powstrzymać się od napisania tego listu.

W tym roku zwiedziłem Wybrzeże, między innymi Westerplatte. Podziwiałem bohaterstwo garstki ludzi, rzuconych na ten skrawek ziemi, który w kilka godzin po napadzie hord krzyżackich został całkowicie odcięty od Macierzy. Kazano im bronić się 12 godzin — bronili się siedem dni, o ironio, z jednym działkiem 75 mm, 171 ludzi przeciwko pancernikom i licznym oddziałom.

Siedem dni i siedem nocy w morderczym ogniu artylerii i miotaczy ognia.

Myśli i serca Ich zwracają się ku Ojczyźnie. Gdzież pomoc, gdzie nasze bombowce? W odpowiedzi 45 piratów powietrznych niszczy do reszty skrawek polskości. Oni trwają—aż do ostatniego naboju!

Ci co polegli i ci co zostali okryli się wieczną chwałą! Zbudowano im płytę, odznaczono krzyżami. I cóż dalej? Czy na tym ma być koniec? Czy po to wsiąkła polska krew w tę ziemię aby na niej położyć tylko płytę dla poległych?

Nie! Musimy raz wreszcie opamiętać się!

Musimy uprzytomnić sobie że naszym śmiertelnym wrogiem to nie był tylko Hitler i hitlerowcy ale cały naród krzyżacki, który zawsze tylko czyhał aby nas napaść, ograbić, zniszczyć i przywłaszczyć sobie nasze odwieczne ziemie.

Nauczeni tylowiekową twardą szkołą cóż zrobiliśmy dotychczas aby zapobiec temu raz na zawsze?

Pierwszą naszą pracą winno być zbudowanie płyty na Westerplatte ale ze stali i betonu. I nie tylko na Westerplatte — ale na całym Wybrzeżu. Zbudować umocnienia, wyrzutnie torped, lotniska podziemne, obwarować nasze granice zachodnie murem ze stali i betonu, stworzyć polską linię Maginota. To będzie pomnikiem dla poległych a wtedy odechce się na pewno w przyszłości potomkom wiarołomnych krzyżaków napadać bezkarnie na nasze ziemie. Będzie to najlepszą gwarancją pokoju nie tylko dla nas ale i dla całego świata. Wówczas możemy przystąpić do pracy w kraju, spokojni że naszych granic broni nie żołnierz z karabinem i kilkoma nabojami w otwartym polu ale mocno obwarowany na rubieżach, który nie puści wroga na jeden metr w głąb kraju.

Zdaje się że nie przesadzę jeśli powiem, że jestem wyrazicielem myśli tych co polegli wszędzie, gdzie Polska walczyła. Tych którzy ginęli w obozach, tych którzy walczyli na morzach i dla których Polska była tylko od burty do burty. Tych żywych pomników z Westerplatte i innych pobojowisk, którzy zostali przy życiu i wreszcie całego Narodu Polskiego, który musiał przejść tyle tyranii i upokorzeń moralnych. Niech wreszcie Polska przestanie być przejrzystą równiną dla Niemiec — naszego odwiecznego wroga. Do pracy! Już dziś! Kiedy ubezpieczymy się i obwarujemy pozyskamy uznanie świata.

Łódź — we wrześniu 1946 r. **Tadeusz Dąb**

SKRZYNKA POCZTOWA

Kossek K., Chrzanów. W następnym numerze ukaże się model okrętu woj. Co się tyczy modeli żaglowców, polecamy Wam „Żeglarza" (Adres: P.C.W.M., Gdynia, Dom Żeglarza).

„London", Radom. 1) Oczywiście, że po wysłużeniu przewidzianego okresu w Marynarce, można zgłosić się do nadterminowej służby. 2) Można także po odbytej służbie w Mar. Woj. przejść do mar. handl. 3) Na razie nasze okręty odbywają krótsze rejsy ćwiczebne.

Bolechowski K., Przemyśl. Nadesłane dowcipy nie nadają się do druku.

Kwoka Z. i Sztór J., Przemyśl. Macie obaj po 16 lat, a piszecie „jesteśmy w sile wieku i szukamy zajęcia w portach polskich". Sądząc z Waszego wykształcenia raczej nadawalibyście się do Szkoły Specjalistów Morskich, gdzie pogłębilibyście swoją wiedzę. Radzimy Wam poczekać do następnego poboru rekruta i zgłosić się na ochotnika do Mar. Woj.

Jabłoński R., Lublin. Wkrótce Wasza prośba będzie spełniona. Poza tym, jeżeli interesuje Was coś z dziedziny techniki okrętowej, proszę skonkretyzować swoje pytania, na które chętnie odpowiemy.

F. K. T., Radom. Oto odpowiedź na Wasze zapytania:

1) Krążowników typu „Leander" flota brytyjska posiadała pięć t. zn. obok prototypu jeszcze „Ajax", „Achiles", „Neptune" i „Orion" (6985—7270 ton); australijska dalsze trzy „Hobart", „Sydney" i „Perth" (6830—7040 ton). Wszystkie były uzbrojone w 8 armat 152 mm w czterech podwójnych wieżach, w 8 dział 102 mm pl, 12 K.M pl, 4 działka 47 mm salutacyjne, osiem wyrzutni torpedowych 533 mm, katapultę i 2 wodno-samoloty. Moc maszyn 72.000 KM zapewnia im szybkość 32,5 węzła. Wymiary: dł. 169 m, szer. 16,8 m, zan. 4,9 m. Zatopione zostały: „Sydney" 16. 12. 41 r. przez niemiecki krążownik pomocniczy, „Perth" 27.3.42 roku przez okręty japońskie, i „Neptune" 21. 5. 40 r.

2) Radziecki krążownik „Komintern" jest jedynym obecnie przedstawicielem swego typu. Zbudowano go w 1902 r. został prawdopodobnie zatopiony w ostatniej wojnie na morzu Czarnym.

3) Krążowniki niemieckie typu „Admiral Hipper" posiadały po 10.000 ton, długość 195 m, szerokość 21,3 m, zanurzenie tylko 4,7 m. Uzbrojono je w 8 armat 203 mm, 12 — 105 mm pl, 12 — 37 mm pl, 12 wyrzutni torpedowych, jedną katapultę i 3 wodnosamoloty.

4) Radzieckie okręty liniowe typu „Marat" mają po 23016 — 23606 ton, długość 181 m, szerokość 26,5 m, zanurzenie 8,7 m. Moc maszyn 50.000 K.M. zapewniała im dawniej szybkość 24,6 węzłów, później 18 węzłów. Uzbrojenie każdego: 12 armat 305 mm w czterech wieżach, 16 — 120 mm, 6 — 75 mm pl, 8 K.M. pl, 4 wyrzutnie torpedowe 456 mm, 1 albo 2 wodnosamoloty podnoszone kranem na trzecią wieżę artyleryjską. Opancerzenie: pokład 38—76 mm, baszta bojowa 250 mm, linia wodna 100—225 mm, wieże artylerii 125 305 mm. Załoga 1230 ludzi.

Obecność dwuch pancerników floty bałtyckiej w służbie czynnej problematyczna.

Załoga M., Lublin. Musicie zaczekać do przyszłego roku, gdy ogłoszony zostanie pobór rekruta i zaciąg ochotniczy do Mar. Woj. Innej rady nie ma.

Korczyk St., Biała Krakowska. W sprawie Szkoły Jungów, która powstanie w listopadzie br. napiszcie natychmiast do P.C.W.M., Gdynia, Al. Zjednoczenia 3. Co do P. S. M. to mieliście rację: wiadomość w wspomnianym przez Was dzienniku była bezpodstawna. Do P. S. M. przyjmowani są kandydaci z ukończonymi 4-ma klasami gimn. Żadany numer „M. P." przesłaliśmy.

Kęskiewicz L., Bochnia. Morska Szkoła Podchorążych nie istnieje. Zadanie jej spełnia poniekąd P.S.M.

Jasiński J., Pabianice. Dziękujemy, nie skorzystamy.

Hryniów M. bosmat, Gdynia. Załatwienie Waszej sprawy jest w toku.





Komenda Harcerskiego Ośrodka Morskiego zorganizowała przez czas wakacji szereg kursów wioślarskich i żeglarstwa przybrzeżnego.

Młodzież harcerska pośpieszyła tłumnie na kursy i tu w Gdyni zetknęła się bezpośrednio z pracą na morzu i najpiękniejszym sportem wodnym — jachtingiem.

Dzięki wydatnemu poparciu Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża oraz Polskiego Związku Żeglarskiego harcerze zdołali odbudować swoje jachtowe jednostki morskie. Obecnie z 13-tu przydzielonych jednostek już siedem jest pod żaglami. Na tych to właśnie jachtach i jolkach odbywało się szkolenie podczas letniej kanikuły. Dla tych którzy wstąpili w szeregi przyszłych wilków morskich już w pierwszych dniach nie były obce nazwy — klau. nik, fał, szkot, stalówka, knaga, sztag.

Po kilku pływaniach udawało się już wybrać i zluzować właściwy szkot. Przez szereg dni pływali harcerze Warszawy, Krakowa, Śląska i Poznania, ucząc się bez przerwy. Sterowali, stawiali żagle, myli pokład.

Żywiołowy pęd ku morzu nie zatrzyma bandery harcerskiej u naszych wybrzeży, która już wkrótce, wypływając na pełne morze, zadokumentuje że Polacy są narodem żeglarskim.

Za burtą

Polaków pod Narwikiem nie było. Walczyli tam tylko Francuzi i Anglicy. Polacy oczywiście tylko się przechwalają, a ich prasa stara się rozszerzyć te fałszywe informacje, widocznie świadomie chcąc wprowadzić opinię publiczną w błąd. Mało tego, nawet zdjęcia się podrabia. Przykładu nie trzeba daleko szukać: W numerze 6-tym „Marynarza Polskiego" ukazało się zdjęcie przedstawiające moment odsłonięcia tablicy pamiątkowej w Narwiku, przy czym widnieją trzy flagi: polska, francuska i angielska, a podpis pod zdjęciem głosi: „Obecnie odsłonięto w Narwiku tablicę pamiątkową ku czci poległych żołnierzy polskich, francuskich i angielskich".

Ale „prawdy" człowiek dowiaduje się dopiero z prasy zagranicznej. Francuskie pismo „Marine Nationale" w numerze 22-gim zamieszcza identyczne zdjęcie ale już... z mocno obciętą polską flagą. Zresztą po co polska flaga, kiedy podpis i tak głosi, że skromny ten pomnik został wzniesiony „a la memoire des morts franco britanniques de la bataille de Narwik." — „Ku pamięci francuskich i brytyjskich poległych." Obeszło się bez Polaków.

Proponowalibyśmy z kolei jakiemuś pismu angielskiemu zrobienie zdjęcia tylko z jedną flagą — brytyjską i zaopatrzenie go podpisem: „Ku czci brytyjskich bohaterów". Jeżeli można bez jednej flagi, to można i bez dwuch. Ale co wtedy powiedziałaby „Marine Nationale"?...

bis

HALLO! TU KAPITANAT PORTU!

Na biurku oficera dyżurnego Kapitanatu Portu Gdynia zabrzęczał telefon.

— Hallo! Tu oficer dyżurny, słucham... „Jutlandia"? Flaga „H" wywieszona? Tak jest, w tej chwili wysyłam pilota...

Przy molo obok dyżurki pilotów zawarczał motor, błękitny dymek gazów spalinowych zawisł nad wodą i po chwili motorówka mknęła już po spokojnej wodzie basenu. Kontury stojącego na redzie statku zarysowywały się coraz wyraźniej. Jeszcze chwila i mała motorówka dobija do „Jutlandii". Po zwisającej wzdłuż burty drabince pilot wchodzi na pokład. Krótkie powitanie, uścisk dłoni, rozkaz podany telegrafem do maszynowni i statek powoli rusza w kierunku portu. Na przednim maszcie trzepoce się na wietrze biało-czerwona bandera polska. Nieco niżej flaga „H" — znak wezwania pilota. Na tylnym maszcie powiewa duża, czerwona, z białym krzyżem, flaga duńska.

„Jutlandia" kieruje się w stronę nabrzeża, przy którym nastąpi wyładunek. W miejscu, gdzie ma być przycumowana, oczekuje ją już bosman dyżurny, oraz jeden z kaprów towarzystwa cumowniczego. Pewny, wyćwiczony rzut linki cumowniczej i ujarzmiona „Jutlandia" kołysze się lekko przy nabrzeżu.

W „Dzienniku Portowym" oficer dyżurny wpisuje: godzina wysłania pilota, czas przybycia do portu, miejsce cumowania, ilość i rodzaj ładunku...

Obok leży „Książka statków spodziewanych". W książce tej znajdujemy nazwy statków, które anonsowały swe przybycie za pośrednictwem firm maklerskich. Znajdziemy tu również przewidywaną datę ich przybycia, oraz uwagi dotyczące ładunku.

Pracę oficera dyżurnego przerywa nowy meldunek:

— M/s „Dana" gotowa do wyjścia...

Oficer wpisuje do książki godzinę wyjścia i wysyła jednocześnie pilota. Po chwili rozlega się ryk syreny.

— Jeden długi, dwa krótkie — sygnał przed odejściem.

— Jeden długi, trzy krótkie — sygnał zdjęcia cum.

Za majestatycznie odpływającą „Dana" płynie w ślad zwinna motorówka pilota.

Na biurko oficera dyżurnego znów zabrzęczał telefon.

— Hallo! Kapitanat Portu Gdynia!

— Flaga „H" na m/s „Daisy"...

Wol.



Falochrony gdyńskie zniszczone prz ez działania wojenne

Jak budowano falochrony portu gdyńskiego

Gdy w roku 1921 Polska otrzymała w formie dostępu do morza port gdański, jako Wolne Miasto Gdańsk, oraz skrawek Wybrzeża ze znajdującą się tam wioską rybacką Gdynia, wydawało się w pierwszej chwili, że jedynym portem Polski będzie wyłącznie Gdańsk.

Jednakże Gdańsk już na samym początku okazał się niewystarczającym a ponadto ulegał w tym czasie silnym wpływom niemieckim. Powstawała również konieczność posiadania bazy dla Marynarki Wojennej. Trzeba było stworzyć własny port na urwiskach brzegu, gdzie poza długim szeregiem rozpiętych sieci i nędznych domków rybackich nie było nic.

Kiedy inicjatywa budowy własnego portu poza Gdańskiem przyjęła realne formy, czynniki decydujące stanęły wobec zagadnień technicznych, wprowadzenia jej w czyn. Projekt tego portu wykonany został przez inż. Wendę.

W miarę wykonywania tego projektu, nabierał on coraz większego rozpędu. W związku z tym powstała myśl przyciągnięcia zagranicznego przemysłu budowlanego i zagranicznych finansów. Istotnie powstało konsorcjum francusko-polskie, z którym została podpisana umowa dająca zlecenie wykonania pierwszej serii budowy portu **na warunkach kredytowych.**

Tymczasem Ministerstwo Skarbu we Francji w obawie przed inflacją zabroniło wywozu franków francuskich, tak, że podstawa umowy usunęła się spod nóg konsorcjum. Trzeba więc było oprzeć się o inny pieniądz. Wówczas zwrócono się do firmy inż. Hojjgart i Schulz w Danii. Firma ta po odpowiednich pertraktacjach zawarła układ z konsorcjum francusko-polskim, stała się jego członkiem, zresztą bez prawa występowania samodzielnie i ona właśnie stała się faktycznym wykonawcą prac portowych.

Pod wpływem nowej inicjatywy w budowie portu, elementy falochronów zapoczątkowane przez inż. Wendę w konstrukcjach drewnianych, doznały zmiany w materiale, jakkolwiek konfiguracja i ukształtowanie pozostały takie jakie były w planach Wendy. Firma Hojjgart i Schulz zapoczątkowała budowę portu z elementów żelazo - betonowych, wykonywanych w kształcie skrzyń.

W miejscach przeznaczonych na baseny portowe, wyszukiwano tereny piaszczyste na których budowano skrzynie seryjnie, po czym wykonywano na raz dwie konieczne funkcje: drogą bagrowania opuszczano skrzynie na wodę, tak że równocześ nie były wykonywane roboty pogłębiarskie dla wybagrowania basenu i roboty około budowy falochronu czy nabrzeża. Ten rodzaj prac mógł być zastosowany tylko korzystając z terenu piaszczystego, bo gliny dawałyby wyrwy i skrzynie by się łamały. Blok o rozmiarach gigantycznych w miarę czasu zatapiał się przez napełnienie piaskiem, zamiast jak to robiono przed tym przez ustawianie jeden na drugim kamieni bloku. W ten sposób zapoczątkowany raz system budowy nabrzeży na skrzyniach stał się swego rodzaju klasycznym systemem opuszczania skrzyń na wodę drogą podbagrowywania i pozwolił w wyjątkowo krótkim okresie czasu pobudować największy port na Bałtyku.

Cały koszt robót portowych wyniósł 120 milionów złotych przedwojennych.

Niestety zniszczenia dokonane przez Niemców na obiektach portowych zarówno nabrzeży jak i falochronów przez wysadzenie materiałami wybuchowymi w regularnych odstępach spowodowało, że to co było łatwe i piękne w wykonaniu, stało się bardzo trudnym w naprawie. Element konstrukcyjny jaki stanowi jedna skrzynia po częściowym jej zniszczeniu nie daje się w ogóle naprawić (nie można zrestytuować poharatanego betonu). Usunięcie skrzyni częściowo zniszczonej jest również niemożliwe z uwagi na to że nie może ona być odpompowana. Stąd powstają te trudności wobec jakich znalazł się świat techniczny dla znalezienia metod zaradczych przy odbudowie falochronów i nabrzeży gdyńskich.

Zdecydowano się powołać obce siły fachowe do współpracy. Oczywiście, w pierwszym rzędzie zwrócono się do tych, którzy Gdynię budowali, którzy niezależnie od tego, stanowią elitę techniczną w dziedzinie budownictwa portowego. Z uwagi na długoterminowy charakter umów które Skarb Państwa zrobił przed wojną z konsorcjum francusko-polskim dla budowy portu w Gdyni przedsiębiorstwo to stało się prawie monopolistycznym w dziedzinie budownictwa portowego w Polsce, stąd też bardzo nieliczna grupa krajowych specjalistów, inżynierów i techników zdołała nabyć odpowiednie doświadczenie w tego rodzaju robotach. Zniszczenia pozostawione w naszych portach dotknęły nie tylko same budowle ale i tabor pływający, sprzęt niezbędny dla prowadzenia robót portowych. Pilne potrzeby gospodarcze wymagają sprawności pracy portów, jako jednego z głównych elementów transportów, wymiany międzynarodowej towarów.

Dlatego bez długiego zwlekania należało znaleźć wykonawcę tych robót, posiadającego tabor i sprzęt co pozwoliło na natychmiastowe uruchomienie prac około niezbędnych napraw.

Hojjgart i Schulz na podstawie podpisanej umowy z Rządem Polskim swoim sprzętem wykonują obecnie prace te około naprawy nabrzeży i rozbitych falochronów.

W. G.

Panna Fipcia i morze

— To pan mieszka stale nad morzem? — zapytała mnie kiedyś panna Fipcia filuternie mrużąc oczy i pokazując w uśmiechu rząd białych ząbków (jak perełki — przyp. red.).

— Ostatnio tak — potwierdziłem.

— Och to musi być rozkosznie — zaszczebiotało dziewczątko (dziewczątka zawsze szczebiocą).

— Owszem. niczego sobie — mruknąłem.

— No, ale teraz to już macie gdzie pływać. Przecież mamy teraz dużo tego wybrzeża. Zdaje się, że około dwa razy tyle co przed wojną. W każdym bądź razie słyszałem, że dużo.

— Około 500 kilometrów — starałem się sprecyzować.

— Tak właśnie, coś w tym rodzaju. Zazdroszczę wam, że możecie mieszkać nad morzem. Morze to przecież potęga. Powiedziałabym nawet, że to nasze okno na świat. No nie?

— Ależ oczywiście—potwierdziłem.

— Widzi pan. Niech pan nie myśli, że jestem takim ot sobie laikiem w sprawach morskich. Och nie. W sekrecie przyznam się, że mój pierwszy narzeczony, miał znajomego, który pracował w handlu morskim. Pierwszorzędny interes. I pomyśleć tylko jaka szkoda, że zginął...

— Kto, narzeczony?

— Nie. Interes. Ale cóż zrobić. Taki los. W każdym bądź razie od tego czasu poczułam nierozerwalną więź z morzem. Ach morze, morze! Tu dopiero można szaleć...

— Pani zapomina, że praca na morzu jest bardzo ciężka.

— Ciężka? Ach tak, rzeczywiście. Przypominam sobie jak Loluś opowiadał mi nieraz, że musiał w biurze siedzieć do trzeciej, a czasem nawet i dłużej. Ale same podróże muszą być przepiękne. Takim kontrtorpedowcem na przykład. Wyobrażam sobie jak pięknie musi wyglądać z rozwiniętymi żaglami.

— Ależ proszę pani, przecież kontrtorpedowce nie mają żagli.

— Nie mają? A to szkoda. Strasznie lubię żagle.

— Tak, ale żaglowce już dawno...

— O to właśnie chodzi. Ja zawsze mówiłam, że przed wojną było lepiej. Teraz to takie żaglowce i to znieśli. Nie rozumiem co komu szkodziły żaglowce? Ale niech mnie pan nie próbuje odstraszyć od morza. Właśnie w tym roku byłam tam u was w Gdyni i widziałam wszystko.

— Prawda, że wspaniale?

— Och, to jeszcze mało! Cudownie, rozkosznie, zachwycająco. Pamiętam jak poszliśmy z Bobusiem któregoś wieczoru nad morze. Skromny ale gustowny lokalik. I ostatecznie nie taki drogi. Saksofonista, mowię panu, fenomenalny. Chwilami w przerwach słychać było nawet szum morza. Ach cudownie, cudownie!

— A w porcie była pani?

— A tam też są lokale? Bo Bobuś mówił, że tam właściwie nic ciekawego.

— No w istocie saksofonistów tam nie ma...

— Widzi pan. Znam sama doskonale najbardziej interesujące punkty Wybrzeża i uważam że jakieś tam porty to strata czasu.

— Pewnie obserwowała pani za to życie rybaków morskich?

— Tak z bliska nie miałam okazji. Ale byłam kiedyś na filmie o rybakach.

Bardzo ładny film. Pamiętam wtedy tę bezkresną dal wód i poświatę księżyca, pełzającą po szmaragdowych falach morza. Jeden bardzo przystojny rybak grał na harmonii, a jego towarzysze śpiewali jakąś smętną pieśń. W szarym mroku...

— To było wieczorem?

— Tak na drugim seansie. I mówię panu już wtedy poczułam, że jest we mnie coś z morza. Ale wie pan, później ten rybak przestał grać i zaczął śpiewać. Piękny tenor. I w pewnym momencie...

— No dobrze, ale ryby...

— Jakie znowu ryby pan wymyśla? Co kogo obchodzą ryby? Niech pan myśli bardziej realnie.

— Rzeczywiście. Ale czy pani sobie wyobraża jak wygląda taki wyjazd rybaków w morze zimą?

— Mój Boże! — panna Fipcia z pewną dozą litości spojrzała na mnie. — Któż proszę pana jeździ zimą w morze? W sezonie to rozumiem i to nie zawsze bo jak na przykład deszcz pada to też nie ma sensu. Ale pan wyraźnie chce ostudzić mój entuzjazm dla morza...

Po rozmowie z panną Fipcią miałem wyraźny niesmak. Zdałem sobie sprawę że morze straciło jednego ze swych miłośników. Bolesna i przykra strata. Ale może morze przeboleje. Niezgłębione bowiem są jego tajemnice jak i niezgłębiona jest głupota ludzka. bis

WŚRÓD
KSIĄŻEK i CZASOPISM

„OSTATNI REJS" — M. KOCHAŃCZYKA

Autor przedstawił nam niedługie dzieje naszego najnowocześniejszego transatlantyka m/s „Chrobry". Choć statek ten był bardziej udany pod względem konstrukcyjnym od bliźniaczego m/s „Sobieski" przecież — danym mu było odbyć tylko jeden rejs pokojowy do portów Ameryki Południowej, dwa do Kanady po oddziały wojskowe i dwa transportowe do Namsos i Harstad w Norwegii. Dnia 15 maja 1940 r., o godz. 00,10 min., na szerokości 76° 40' na Północ i 13° 50' na Wschód w dalekim cichym fiordzie zatonął po trafieniu serią bomb w śródokręcie. Każdy kto może w Gdańsku oglądać zachowany m/s „Sobieski" musi zastanowić się nad tymi dziwnymi wyrokami wojny.

M/s „Chrobry" od pierwszego do ostatniego rejsu służył celom wojennym. W pierwszym bowiem, mimo charakteru pokojowego podróży, było zaokrętowanych kilkuset Czechów udających się do Francji dla wstąpienia do tworzącej się tam armii czechosłowackiej. Ze względu na nich trzeba było wybrać drogę przez cieśniny zamiast — jak zwykle — przez kanał Kiloński.

Z „Ostatniego rejsu" bije gorąca miłość do nieszczęśliwego statku i żal po jego stracie. Wczuwamy się dobrze w psychikę załogi pozbawionej tak nagle zarówno ojczyzny jak i tego pływającego skrawka, jaki jej pozostał—niestety nazbyt krótko. Autor jako członek tej załogi starał się wiernie odmalować nastroje opinii zagranicznej do wojny polsko-niemieckiej i stan psychiczny naszych żołnierzy wysadzonych na Lofotach w nieodpowiednim umundurowaniu i bez należytego zabezpieczenia z powietrza.

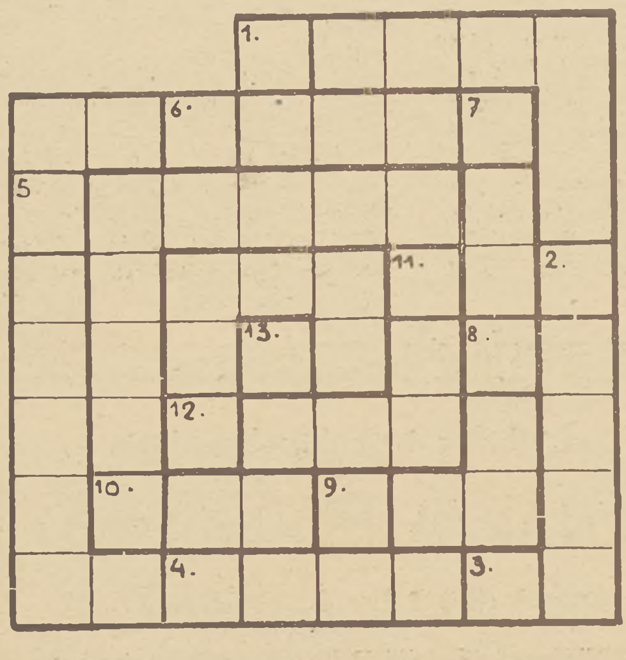
Wydaje się nam, że jednak zbyt wielki nacisk położył M. Kochańczyk na część „pokojową" a „wojenną" potraktował zbyt pobieżnie. Rejsy na Atlantyku z Anglii do Kanady oraz desantowanie w Norwegii zbywa niekiedy pojedynczymi zdaniami. Czytelnik mimo woli odczuwa wrażenie jakby autor jako marynarz statku handlowego był niezadowolony z rejsów wojennych m/s „Chrobry". Sam opis zatopienia naszego transatlantyka zawiera poważny błąd rzeczowy. M. Kochańczyk pisze, że eskortę stanowiły 2 kontrtorpedowce H.M.S. „Wolwerine" i H.M.S. „Stork", gdy tym czasem ten ostatni należy do kanonierek eskortowych o zupełnie innej sylwetce i danych. Dla porównania podaję charakterystykę obydwu: H.M.S. „Wolwerine" 1120 ton, szybkość 34 węzły, uzbrojenie: 4 działa 120 mm, 2—40 mm pl. 4 K.M. i 6 wyrzutni torpedowych. H. M. S. „Stork" ma zaś 1190 ton, szybkość 18,7 węzłów a uzbrojenie: 6 dział 102 mm pl. 4—47 mm i 4 K.M. pl.

Zupełnie niewytłumaczonym jest nazywanie kontrtorpedowców destrojerami (z ang.). Termin polski jest już od dawna ustalony i wprowadzanie obcych jest zgoła niepotrzebne. To samo można powiedzieć o nazwie „lajner" na określenie dużego statku handlowego kursującego na jednej linii.

W sumie „Ostatni rejs" Kochańczyka jest ciekawym wspomnieniem wojennym i może być traktowany jako przyczynek do wielkiej historii polskich walk na morzu, na którą cierpliwie czekamy.

Broszura zawiera nadto pięć ilustracji, z których jedna ma wartość dokumentarną. **J. M.**

Rozrywki i zagadki



ŚLIMACZNICA

Wpisać wyrazy o podanym niżej znaczeniu w ten sposób, że ostatnia litera poprzedniego wyrazu jest pierwszą literą następnego.

Rozwiązanie dadzą litery w kratkach, oznaczonych liczbami.

1) Grzyby. 2) Gaz trujący. 3) Część ciała. 4) Stolica europejska. 5) Niemiła „instytucja" w koszarach (wspak). 6) Port w Portugalii. 7) Deszcz, śnieg lub grad. 8) W odległej przeszłości. 9) Flisak. 10) Nazwisko magnata polskiego. 11) Nazwisko rosyjskie, utworzone z imienia. 12) Co robią rozsądni Polacy z emigracji.

Termin nadsyłania rozwiązań upływa z dn. 31 X. Nagroda (drogą losowania) — prenumerata kwartalna „Marynarza Polskiego".

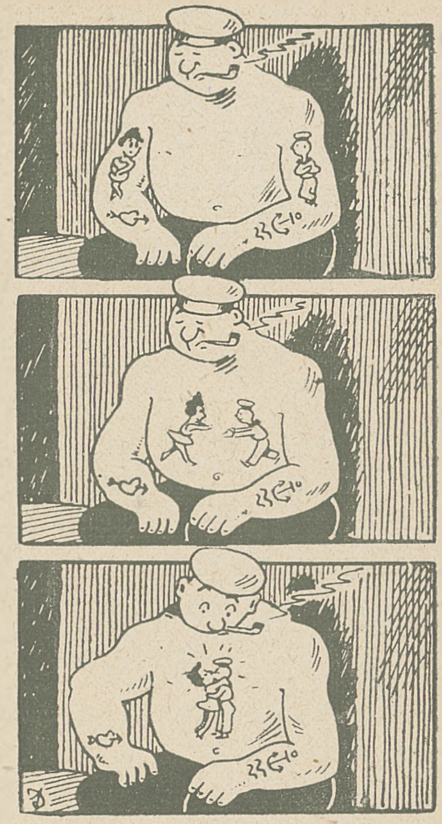
SZACHIŚCI, UWAGA!

Otrzymaliśmy wiele prawidłowych rozwiązań zadania Nr. 1. Począwszy od następnego numeru rozpoczynamy konkurs szachowy z premiami.

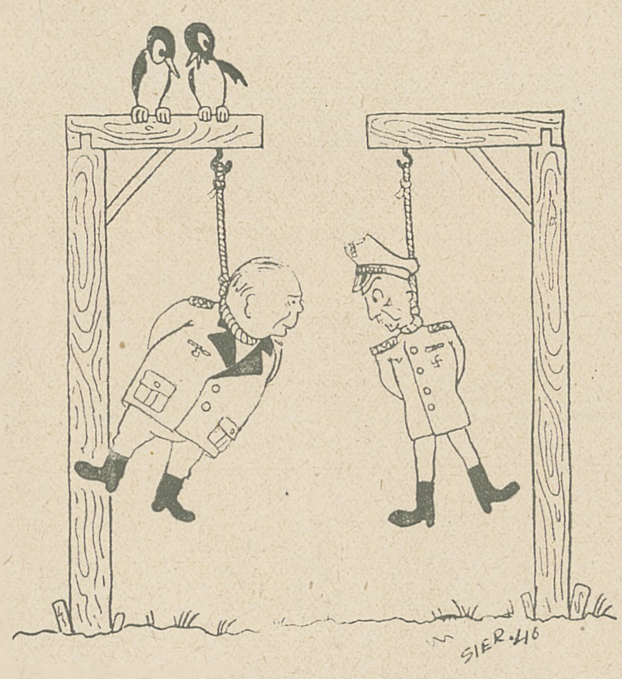
Rozwiązanie zadania Nr. 1 wraz z nazwiskami szachistów podamy w n-rze następnym.

NA WESOŁEJ FALI

Z CYKLU: Dowcipy bez podpisu



KAWAŁ „Z BRODĄ" — DZIŚ AKTUALNY



Goering do Keitla:—A mówiłem ci. że wojna zakończy się w powietrzu!

Przygody Kubusia - Marynarza



Bywaj Kubuś drogi bratku!
Po nas przyszły już dziewczynki
Ty masz służbę? — siedź na statku
I z zazdrości łykaj ślinkę...

Marzyć dobrze w samotności
Gdy wiatr szumi, szemrze fala.
Jakiś smutek w sercu gości
Dźwięki gitar płyną z dala.

Co, szympansik? — jakiż śliczny
Och jak cieszę się ogromnie
Ma łeb taki sympatyczny
I... podobny nieco do mnie.

Rety, zobacz, co z Kubusiem!
Jak mu łapska małpie wiszą!
Długi ogon dynda mu się —
— Kubuś to — czy też małpiszon!?

p. o. Redaktora: kpt. Józef Balcerak

Ilustrował: bosm. pchor. Sł. Sierecki

Fotografie: bosmat J. Uklejewski, Zb. Kosycarz, British Official, S.I.B. Photoservice, USIS — United States Information Service.

Wydawca: ZPW Marynarki Wojennej

Druk i ilustracje wykonano w Zakł. Graf. Wydawnictwa ZPW Mar. Woj

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia, ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29.
Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 75 zł, półroczna 140 zł. Prenumerata ulgowa dla jednostek wojskowych i instytucyj społ. — kwartalna zł. 60.—, półroczna zł. 110.—. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130

Ceny ogłoszeń: 1 mm szer. 85 mm 35.— zł

Cena egzemplarza 15 zł.

TYPY I RODZAJE STATKÓW MARYNARKI HANDLOWEJ

